

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

- Risk Management In Public Private - Partner Ship Projects In frastucture
- From Relativity to deterministic chaos in science and society

من نظرية النسبية إلى الفوضى المحددة في الطبيعة والمجتمع

- إنشاء الإتحاد العربي لمرحلي البضائع واللوجيستيات
- التلوث البيئي .. مخاطر وحلول
- ماذا تعرف عن قواعد المنشأ ؟



- قناة السويس حديث عن الوزن والأهمية
- شباب دوت كوم
- ملف العدد الصراع المحموم بين المصريين والأجانب على كعكة التوكيلات الملاحية

إنترناشيونال أغسطس 2007 / رجب 1428
International August 2007 / Ragab 1428


EGYPTAIR
CARGO




مصر للطيران
للشحن



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road. Camden Town

London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

المكاتب

السعودية - جدة

* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)

تليفون: (6533724) - (2) - (966+)

فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا

* ربان/ رامى تحوف

محمول 0096394231001

فاكس 0096343714536

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات

Tel. القاهرة +2-0122586455

Telefax. +2-03-4275117 إسكندرية

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

ولنا كلمة



حلم الولايات المتحدة الأفريقية

عقدت القمة التاسعة للاتحاد الإفريقى بأكرا عاصمة غانا تحت شعار «مناظرة حول حكومة الاتحاد الأفريقى» برئاسة الرئيس الغانى جون كوفور وحضور رؤساء دول وحكومات ومسئولى 53 دولة أفريقية بالإضافة إلى ممثلى جامعة الدول العربية والأمم المتحدة مراقبين دوليين. وقد كان من أهم البنود التى ناقشتها القمة إقامة حكومة الاتحاد الأفريقى كخطوة إنتقالية لقيام الولايات المتحدة الأفريقية.

وتزعم العقيد معمر القذافى قائد الثورة الليبية التيار الثورى فى القمة الذى نجح فى فرض حتمية وجود حكومة إفريقية موحدة لدول وشعوب القارة على طريق إنشاء الولايات المتحدة الإفريقية، إلا أن أكثر قادة الإتحاد الإفريقى لم يشاركوا القذافى الرأى فى ضرورة الإسراع بإقامة ولايات متحدة إفريقية وحكومة موحدة لها، وكانت وجهة نظرهم إتخاذ الخطوات التدريجية، لتحقيق هذه الوحدة، والتغلب على العقبات التى تواجهها والتى من أبرزها وجود عدة تجمعات إقتصادية فى القارة بجانب النزاعات المسلحة والإفتقار إلى الحكومات الديمقراطية المنتخبة فى كثير من الدول الأفريقية، كما فضل أصحاب التيار المعتدل التدريجى بزعامة الرئيس الجنوب الأفريقى تابو مبيكى ومن ورائه نيجيريا وكوت ديفوار ومجموعة من الدول الإفريقية جنوب الصحراء - الخطوات التدريجية على الفورية فى التنفيذ، وأنهم يرون بقناعة ضرورة إصلاح البنى التحتية للقارة وعلاج مشكلاتها قبل إقرار خطوات الحكومة الموحدة للإتحاد الأفريقى، وتأهيل الدول الأفريقية إقتصاديا وإجتماعياً وسياسياً بعد حسم مشكلات الإصلاح السياسى والقبول بتحديات الديموقراطية، ومواجهة القلاقل الداخلية والصراعات القبلية والإرهابية، ومشكلات الفساد والأمراض الطاحنة مثل الأيدز والسل والكوليرا، خاصة وأن من أهم أسباب إهدار إفريقيا لفرص التقدم غياب النظم الديموقراطية مما جعلها مساحة مفتوحة لتعاقب الانقلابات العسكرية، وعدم الاستقرار السياسى فى العديد من دول القارة، كما أن غياب نظم الحكم الرشيدة أدت إلى تفشى الفساد والقبلية.

لقد كشفت قمة أكرا رغبة أفريقية قوية فى إقامة وحدة حقيقية شاملة، بجانب رغبة قوية للمجتمع الدولى فى أن يكون له دوراً فى إنتشال أفريقيا من واقعها المؤلم ودخولها الألفية الثالثة قوية طموحة، ويؤكد ذلك الآراء والإقتراحات التى أبداها الحضور فى القمة ومن أهمها:

* الرئيس حسنى مبارك أكد ضرورة حل المشكلات السياسية والنزاعات المسلحة والإرهاب أولا، وطالب دول القارة بالتكاتف لمواجهة التحديات، وأعلن أن تحقيق الوحدة الأفريقية وإستكمال دعائمها وأركانها يتطلب العمل المشترك على مسارات متوازية تتكامل فيما بينها، وتضع الركائز الضرورية لبلوغ الغاية وفق منهجية سليمة وعلى أسس قوية وواقعية.
* العقيد معمر القذافى حث الدول الأفريقية على الإتحاد تحت لواء حكومة واحدة لتتمكن من مجاراة العولمة، وأن على الأفارقة التوحد أو الموت، وأنه جندى أفريقى ومهمته تشجيع من أسماهم أخوته الأفارقة ليستفيقوا.
* الدكتورة عائشة روز مساعدة الأمين العام للأمم المتحدة أشارت إلى ضرورة مضاعفة الجهود داخل القارة الإفريقية لتحقيق الإصلاح المطلوب خاصة فيما يتعلق بمحاربة الفقر والمرض والفساد التى ترتفع معدلاتها.
* باروسو رئيس مفوضية الاتحاد الأوروبى طالب بضرورة تبنى الوحدة على غرار تجربة الاتحاد الأوروبى المتدرجة والمبنية على أسس راسخة بدأت بإصلاحات سياسية وإقتصادية ومالية.
* جوزيه سوكراتيس رئيس وزراء البرتغال أعلن أن أوروبا وإفريقيا بحاجة إلى العمل معاً بشأن القضايا الدولية كالبيئة والحكم الديموقراطى.
* عمر موسى يارادوا الرئيس النيجيرى أكد أهمية ألا تفقد إفريقيا توجهها صوب الوحدة والإندماج والعمل المشترك فى خضم عالم اليوم الذى يتكفل اقتصادياً وسياسياً، وأن نيجيريا تدعم فكرة توحد إفريقيا فى كيان واحد، كما أن التدرج فى الوصول إلى هذا الهدف هو أمثل طريق لتحقيق الوحدة المطلوبة للدفاع عن مصالح القارة.
* جون كوفور رئيس غانا أشار إلى أن إفريقيا تحتل المكانة الثانية عالمياً من حيث المساحة جغرافياً ولكنها لا تحتل المرتبة الثانية فى أى شيء أخر.
* عبد العزيز بوتفليقة الرئيس الجزائرى أكد أهمية تعزيز الإندماج فى القارة الإفريقية.
* الحاج عمر بونجو رئيس الجابون أكد دعم بلاده لفكرة حكومة الإتحاد الإفريقى.
* مواى كيباكى رئيس كينيا حذر من التسرع فى إعتماد حكومة موحدة لإفريقيا، وطالب بضرورة التدرج فى هذا النهج والعمل على حل المشاكل الحقيقية التى تواجهها القارة.

هذا وبالرجوع إلى مؤسسات الإتحاد الأوروبى نجد أنها تشكلت فى إطار متدرج راعى جميع الإعتبارات الخاصة بكل دولة وظروفها وأوضاعها، ولقد كان هذا التدرج من أسباب نجاح الإتحاد الأوروبى، لذا لابد من الأخذ فى الإعتبار الظروف الموضوعية والذاتية لكل دولة بل والمنطقة كلها.

إن القارة الأفريقية تعانى الصراع فى دارفور والصومال بجانب الفقر والجفاف والمشكلات الإجتماعية، ولذا فإن أمامها مشوار طويل لابد من قطعه قبل الوصول إلى الهدف المطلوب، ولابد لدولها من حسم مشكلات الإصلاح السياسى والقبول بالتحديات الديموقراطية، ومواجهة الصراعات القبلية والارهابية خاصة وأن معظم دول الاتحاد الأفريقى لا تريد التعجيل بتشكيل حكومة للقارة الآن ولكنها تفضل إتخاذ خطوات تدريجية لبناء قارة أفريقية موحدة بشكل أقوى.

عاصم السيد أحمد

دوريات إهداء

١٣٢ /٥



وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العام
فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق
الأوسط وقد أنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجنـ
  التى تتادى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية
  فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق
  أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى
  اكثر من ٩٠٠٠٠٠ حاوية مكافئة فى ٢٠٠٦/٢٠٠٥ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل
  تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات
  الخبرة العالية .

نشاط تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٤٣٥٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية المخططة ٨٠٠٠٠٠ حاوية مكافئة .
- المعدات : ٧ ونش رصيف عملاق .

٢ ونش رصيف متحرك. ٦ ونش ساحة عملاق (RTG

٣٤ ونش ساحة (R.S) ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة

نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب

- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٠٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠ م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢

شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس
WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com
ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩



E.J.F.F.A

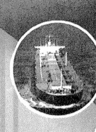
FIATA

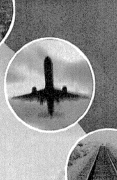
IATA

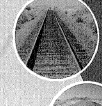














- Consolidation
- Customs Clearance &Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

* How did we arrive at Solution for this difficult equation ?

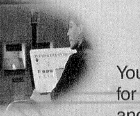
* How could we have the ability to break the routine?

* How could the cost of time element becomes zero ?

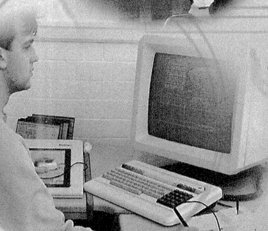
With us costs reduced .. with us quality is increased.

Electronic Procedures ..

Distinguished Administration.



You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general



Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.:+202-4149944-4184423-4184283--- Fax:+202-4184428-4148877
AlexandriaOffice: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951--- Fax.:+203 - 4877792
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-3710050-3710219 --- Fax.: +2062-3710051-3710221
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.:+2066-3352940-3352941 ----Fax:+2066-3352943
Cairo Airport Office: International Cairo Airport
International Export Center - Office N°204
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204

حركة الموانى المصرية خلال شهر مايو 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال مايو 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أرزاق وغلال	أسمدة	بترول ومنتجاته	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	250	247.7	82.5	-	43.0	623.2	56.4	161.6	841.2	270
بورسعيد	39.2	-	7.5	-	-	46.7	75.1	100274.4	100396.2	364
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	24.8	504.1	528.9	80
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44
السويس	4.3	1.3	-	3.0	-	8.6	-	-	8.6	26
الأدبية	116.2	1.14	-	2.0	85.69	205.03	3.79	-	208.82	63
سفاجا	74.8	17.6	31.6	-	-	124	-	-	124	47
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
نويبع	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	484.6	267.8	121.6	5.0	128.69	1007.69	160	100940	102107.6	895

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال مايو 2007

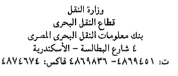
البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أرزاق وغلال	أسمدة	سيارات ومعدات	بترول ومنتجاته	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	48.2	8.2	97.5	151.0	32.2	382.9	720	49.9	108.7	878.7	270
بورسعيد	11	9.6	-	-	15.4	-	36	82.0	233.6	351.6	364
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	8.4	470.4	528.8	80
العريش	-	33.2	114	-	-	-	147.2	-	-	147.2	44
السويس	3.6	7.9	2.4	-	0.2	-	14.1	-	-	14.1	26
الأدبية	25.1	1.0	80.4	24.2	-	-	130.7	9.7	-	140.4	63
سفاجا	4.7	6.9	32.9	-	0.1	-	44.6	-	-	44.6	47
الحمراوين	-	-	30.7	-	-	-	30.7	-	-	30.7	1
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
نويبع	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	92.5	66.5	357.8	175.2	47.9	382.9	1122.8	199.9	812.7	2135.4	895

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال مايو 2007

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
دمياط	5494	5839	11333	17232	11891	29123	40456
بورسعيد(غرب)	8863	10687	19550	34053	24858	58911	78461
شرق بورسعيد	2790	4792	7582	61290	57475	118765	126347
السويس	2	-	2	0	0	0	2
الأدبية	672	576	1247	0	0	0	1248
الإجمالى	17821	21894	39715	112575	94224	206799	246514

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة – الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١– ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

أجندة إنترناشونال

* قررت وكالة "ناسا" الأمريكية إطلاق ثلاث رحلات فضائية يفصل كل واحدة عن الأخرى عدة أيام، وستبدأ الرحلة الأولى فى 7 أغسطس الجارى حيث يتم إطلاق مكوك أنديفور وعلى متنه سبعة رواد لنقل بعض المواد الضرورية لإكمال بناء محطة الفضاء الدولية فى الفضاء الخارجي، والرحلة الثانية ستكون للمريخ، أما الثالثة فلإطلاق قمر صناعى للإتصالات العسكرية.

* يقام معرض يمن بيلر للبناء والتشييد فى الفترة من 8 إلى 12 أغسطس الجارى بالعاصمة صنعاء على رأس قائمة المعارض الخارجية التى تقوم بتنظيمها المجموعة العربية للتنمية.

* تقام مباراة كأس السور المحلى المصرية بين بطلى الدورى والكأس يوم 9 أغسطس الجارى، وتنطلق بطولة الدورى الممتاز المصرى يوم 13 من نفس الشهر وتنتهى فى شهر مايو العام القادم.

* تنظم دار الأوبرا المصرية فعاليات الدورة 17 لمهرجان قلعة صلاح الدين بالقاهرة وقايتباى وحديقة الشلالات بالأسكندرية التى تبدأ يوم 10 أغسطس الجارى، وتستمر لمدة أسبوعين، ويشارك فى المهرجان نجوم الغناء العربى و4 فرق عالمية من صربيا والمجر والنمسا وأمريكا بالإضافة إلى 3 فرق للموسيقى العربية وأوبرا الأسكندرية للغناء العربى.

* تستضيف مقدونيا نهائيات كأس العالم لكرة اليد خلال الفترة من 12 إلى 27 أغسطس الجارى.

* تستمر المديريات التابعة لوزارة التضامن الإجتماعى بالمحافظات المصرية حتى 15 أغسطس الجارى تلقى طلبات الراغبين فى أداء فريضة الحج للعام الحالى من حجاج الجمعيات الأهلية، وذلك طبقاً للقواعد والضوابط التى حددتها الوزارة، على أن يتم إجراء قرعة علنية لتوزيع 11 ألف و 500 تأشيرة على الفائزين من بين المتقدمين

* قررت المحكمة القضائية الطبية البريطانية عقد أول جلسة علنية للتحقيق الموسع فى ملابسات وأسباب وفاة أشرف مروان يوم 15 أغسطس الجارى.

* يقام مهرجان آراب باندا بكندا يومي 18 و 19 أغسطس الجارى، ويشارك فى إحياء الحفلات نجوم الغناء محمد منير وأصالة والشاب خالد ودينا حايك والمطربة الكندية شانتل شمندى المولودة بالأسكندرية.

* أعلن الإتحاد اليابانى لكرة القدم أن اليابان بطلة آسيا ستلتقى مع الكاميرون ودياً يوم 22 أغسطس الجارى فى أويتا جنوب البلاد وذلك إستعداداً لنهائيات مسابقة كرة القدم فى الدورة الأوليمبية.

* قررت الجهة الإدارية بالأسكندرية برئاسة اللواء أحمد عبد الله تحديد إنتخابات نادىي الأوليمبى والصيد السكندريين حيث تجرى إنتخابات الأوليمبى يوم 24 أغسطس الجارى والصيد يوم 31 من نفس الشهر.

* تستضيف القاهرة بأرض المعارض بمدينة نصر المعرض والمؤتمر الدولى للأدوية والكيماويات خلال الفترة من 28 ـ 30 أغسطس الجارى تحت رعاية الدكتور حاتم الجبلى وزير الصحة والسكان والمهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة.

بيان بحركة الركاب (قادمون – مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر مايو 2007

البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	9981	0	6348	21296	4389	3478	45492
مغادرة	0	12242	0	6434	20417	3479	3358	45930
الإجمالى	0	22223	0	12782	41713	7868	6836	91422

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال مايو 2007

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	128	52	2	36	11	26	0	15	12	0	0	7	0	289
سفن صب جاف	0	0	23	3	0	3	0	1	0	0	4	1	0	0	0	35
سفن صب سائل	0	0	30	6	0	0	0	28	0	1	0	0	0	0	0	65
حاويات	0	0	87	83	78	0	5	3	0	0	0	0	0	5	0	261
سفن ركاب وسياحة	0	0	0	19	0	0	9	3	0	23	29	0	0	29	0	112
أخرى	0	0	2	201	0	5	1	2	0	2	2	0	0	0	0	215
إجمالى عام	0	0	270	364	80	44	26	63	0	41	47	1	0	41	0	977

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

way of hedging the transferability risk is for the operator to be paid via an account opened outside the host country (offshore account). Use of such accounts frequently requires approval by the local authorities. When an offshore account can be opened, exchange controls or the prohibition of the export of foreign currency from the host country would have no direct impact on the economics of the project. In this case, the monetary risk is not hedged, but eliminated.
In the contrary case, where no authorization can be obtained to open an offshore account, other measures must be considered. The concessionaire should seek convertibility and transferability guarantees from the government or central bank. Decisions about such guarantees often become political issues.
As for the exchange risk, this can be partially hedged by ensuring that the majority of expenses are paid in local currency; for example, by raising part of the debt in the currency of the host country. However, frequently this is not sufficient. It is rarely possible to raise the required funding for large projects locally. Further, foreign investors must be remunerated in foreign currency. The latter also applies to part of the purchases and personnel expenses (expatriate personnel). Where conditions allow, hedging products (e.g., exchange rate swaps) can be used to manage the exchange risk. If, on the contrary, such products do not exist due to the instability or weakness of the host country currency, the exchange risk represents a major problem as it can only be carried by the shareholders and/or lenders, unless an exchange rate guarantee can be obtained from the central bank of the host country. The latter solution can only be envisaged in the event the project is of critical importance for the host country. Such considerations again add a political element to management of exchange risk.

Economic risk

Port activities form part of national and international transport chains. The volume of trade moving through these chains depends to a large extent on macro-economic factors, namely population, consumption, production, exports, etc. Consequently, the macro-economic situation and its expected evolution have a strong impact on the level of activity in a port. It is essential to take this element into account in the market survey undertaken for the purpose of estimating the traffic and throughput risk. The principles of traffic and throughput risk sharing are analysed in a later chapter devoted to this subject.

Force majeure.

Force majeure generally covers all events outside the control of the company and events that cannot be reasonably predicted, or against which preventive measures cannot be taken at the time of signature of the contract, and which prevent the operator from meeting his contractual obligations. Apart from this general definition, cases of force majeure are generally stipulated in the contract. These include:
• Natural risks: climatic phenomena (cyclones and exceptionally heavy rainfall), earthquakes, tidal waves, volcanic eruptions;
• Industrial risks: fire, nuclear accident;
• Internal socio-political risks: strike, riot, civil war, guerrilla or terrorist activity; and
• Risks of war or armed conflict.
In certain contracts, unilateral decisions by the local authorities can be included in the list of events covered by force majeure, in particular where such decisions discriminate against the operator.
These risks are included under country risks, as it is the national context that determines the probability of their occurrence. It is reasonable that, if any such event occurs, it should result in the suspension of reciprocal obligations of the parties involved, with a resultant limitation (although not elimination) of their consequences. The contract can also include procedures for sharing the burden of the consequences of such events between the parties, in particular where the operator is managing a delegated public service.

Interference risk

Interference or "restraint of prices" risk covers those risks that relate to the direct intervention of the public authorities in the management of the project.
Public service requirements are normally defined in contract specifications, and the concessioning authority should not, in principle, interfere in any way during the construction or operating phases, provided the concessionaire complies with these requirements. However concessioning authorities frequently do intervene in the name of public service or for the protection of the users, for reasons of security, for the protection of the environment, or simply on an arbitrary basis. Such interference can take the form of the imposition of new operating requirements, additional investment or new constraints, the result of which is to increase operating costs or reduce revenue.
Intervention by the government may be well-founded, but the concessionaire can then legitimately expect compensation from the concessioning authority for the constraints imposed and indemnification of losses resulting from the concessioning authority's actions.
The best way of attenuating the interference risk is to have a contract that not only states unequivocally the objectives of the parties, but also specifies the limits on government authority to intervene. The contract may also include provisions that will obviate the need for arbitrary government intervention, e.g., price escalation clauses or the obligation to increase capacity above a certain traffic/throughput level.
Clearly, it is impossible to foresee all events that might give rise to intervention by the government. Hence, it is a good idea to include contract provisions that call for periodic meetings to discuss the status of the contract and allow for renegotiation of the contract to adjust the concession agreement to account for significant changes in circumstances.

Political risk

The operator cannot control the risks inherent in decisions taken by public authorities. The operator naturally seeks protection against harmful decisions through the clauses of the contract by transferring this risk to the concessioning authority. This is not sufficient, however, since non-compliance with the terms of the contract by the concessioning authority or the government is just one of the risks facing the operator. Additionally, the approval of contracts or the issuance of authorizations from administrative authorities can cause delays and increase costs for the operator. Finally, the risk of expropriation or nationalization is a danger. The risks of non-compliance, inefficiency or expropriation and nationalization are grouped under the designation of political risk.
Apart from the detailed analysis of contractual commitments, there is also the problem of the credibility of the applicable legal system. The effectiveness of contractual commitments depends initially on the mechanisms available for settling disputes. Recourse to international arbitration is desirable, involving a neutral jurisdiction applying recognized international rules, such as those of the International Chamber of Commerce. Likewise, the applicable contract law can be that of a mutually acceptable third-party country.
This purely contractual approach, while useful, is frequently inadequate to ensure the acceptable management of the political risk. In practice, the arbitration phase of disputes is rarely reached, but when this is the case it reflects degradation of relations to such an extent that the future of the project is very often threatened.
There are, however, other strategies for protecting against political risk. The inclusion of multilateral organizations, such as the World Bank or the International Finance Corporation among the shareholders or lenders represents a form of protection for the operator. The presence of these institutions is not a formal guarantee, but governments generally seek to avoid antagonizing these important multilateral institutions by imposing measures that would upset the equilibrium of a project in which they are involved. Similarly, the financial involvement of sponsors or lenders from the host country can also serve to limit the political risk.
Another approach involves recourse to the export credit agencies such as COFACE in France or ExIm Bank in the United States, which act as guarantors for the political risk during the loan period.
Actual insurance cover can also be obtained to hedge certain specific risks. Such policies can be obtained from both public insurers such as MIGA (World Bank Group) and private insurance companies.
Quantification of the political risk is always a delicate matter, and there are no reduction or hedging methods that make it possible to eliminate the political risk entirely. Thus, if the perceived political risk is great, and the ability to mitigate those risks is slight, the operator may opt to abandon the project.

To Be Continued

Risk Management In Public-Private-Partnership Projects

Part 1

DR. ISMAIL MOBAREK



Introduction

1. The World is witnessing a vast movement towards the privatization or private management of public services or infrastructure. This is occurring in both the industrialized as well as the developing countries. This trend is specially marked in infrastructure projects in general, and the port sector in particular, where calls for tenders, aimed at introducing private management of infrastructure projects particularly under the control of the government or a public entity, have increased substantially in the last decade.

2. This trend has created a market for companies to develop infrastructure concessions. Projects of this type, which are frequently set up on a project financing basis, generate significant risks for the various parties involved; i.e. private sector, investors and lenders. These developments also require public authorities to take on a new role, that of "concessioning authority" or regulating authority. These changes permit the public authority to concentrate on its essential tasks of economic, social, spatial and temporal regulation, to achieve the best balance among the interests and demands of the various infrastructure entities and the general public.

3. One of the essential conditions for the success of infrastructure management reform projects is the ability to identify risks. This is a prerequisite to determining optimum risk sharing between the various participants according to their respective capacities for risk management and their willingness to carry these risks. The World Bank proposed to address the question of risk sharing analysis by examination of what it signifies from the point of view of the concessionaire; for example terminal operator in a port. The tools proposed would include: (a) a set of principles constituting a "code of good practice" that have proven acceptable to all parties for risk allocation and sharing in the various situations; and (b) an assessment grid that can be used to perform a quick evaluation of the main risks of a project and ability of a candidate concessionaire to manage these risks.

Principles

4. Two principles should be applied in situations where the activity of the concessionaire represents delegated management of a public service:

(a) Reduction of the projects global risk (and consequently project cost) requires the proper allocation of risk. Risk sharing between concessioning authority and concessionaire on one hand, and the various sponsors and lenders on the other, must be based on analyses designed to identify and allocate risks to those parties which can carry them best (with least negative impact); and (b) Any risks allocated to the concessionaire will be reflected in a requirement for higher profits, in terms of level or duration, with a resultant increase in the cost of the service provided. It is consequently, in the interest of the concessioning authority to restrict, as far as possible, the unnecessary imposition of risks on the concessionaire where the latter is not in a position to manage them. In other words, it is undesirable to make the concessionaire carry risks that the public sector would be able to carry at a lower cost.

Types of Risks

5. There are numerous risks in infrastructure projects, some are general for all, but others are specific for certain infrastructure project types. There are specific risks for highway projects, railway projects, airport projects as well as utilities projects. Concentrating on common risks among infrastructure projects, risks can be grouped under four categories, namely: Country risks; Project risks; Regulatory risks; and contractual risks. In the following paragraphs we will try to explain each of those risks and what they encompass.

6. **(a) Country Risks**

This section deals with risks resulting from the national and international framework within which the project must operate.

Legal Risk.

Legal risks arise in connection with the lack of precision in and the possibility of changes in the legislation and regulations governing the project. It must be assumed that a set of rules exist at the time the project is initiated.

Insufficient precision in applicable laws and regulations can lead to disputes and misinterpretations and therefore creates a risk. In some cases legal issues can be extremely complex, not only because laws and regulations can be subject to a variety of interpretations, but also in terms of jurisprudence. Furthermore, common practice frequently imposes a number of mandatory rules in terms of port operation (e.g., FOB Dunkirk, Antwerp). Consequently, a thorough legal analysis should be undertaken prior to the implementation of the project. Especially when the project is located in a locale unfamiliar to the operator, it is prudent to call on the services of local legal advisors specializing in the various disciplines involved in the project. This will help to reduce the incidence of circumstances that might delay project implementation. The risk of non-compliance by the operator with legal or regulatory requirements through ignorance is one carried exclusively by the operator.

The risk of changes in legislation or regulations stems from the possibility the circumstances in effect at the time of their promulgation may change at a later date. In line with the principles put forward at the beginning of this chapter, one can argue that the operator is justified in calling for guarantees of the stability of the legal environment to guard against changes over which the operator has no control. Nevertheless, any such guarantee of legal security should not come at the expense of fair competition among operators as long as continued operation of the public service is not jeopardized. On the other hand, in the case where management of public service is delegated to an operator, the operator is not in an ordinary business situation. Firstly, because the permanency of his activity is essential to ensure continuity of the public service. Secondly, because the degree of regulation imposed on the operator may well prevent the latter from adapting to such changes in the legal environment. Consequently, it is desirable either to guarantee stability or to include a contract revision clause to avoid situations where change in the legislation or regulations could put the financial viability of the project in jeopardy.

The risk of changes in legislation relating to the environment can be particularly significant, and can materialize during the construction and/or the operational phase. Prior to any decision concerning privatization, the prudent concessioning authority should undertake an environmental study of the project. Conventionally, such studies distinguish between:

- The impact of the construction of marine infrastructures on the existing marine environment;
- Management of pollution from ship wastes;
- Management of dredging-induced contamination; and
- Management of pollution resulting from accidents.

With respect to environmental risk management, the aspects specific to environment- related regulations should be established prior to the bidding process and, where appropriate, negotiated at the time of signature of the contract. Any increased construction costs caused by changes in environmental legislation during the life of the concession should trigger renegotiation of the contract between the two parties to define the amount of and procedures for indemnification of the operator by the concessioning authority.

Monetary risk.

In a country where the national economy is weak or unstable, macro-economic problems or fiscal rules imposed by the host country create a risk, for both shareholders and lenders, that the project may be unable to generate sufficient income in strong currencies. The main monetary risks that can create this situation include:

- Exchange rate fluctuations,
- Non-convertibility of the local currency into foreign currencies; and
- Non-transferability (i.e., funds cannot be exported from the host country).

Where the project can generate foreign currency income. The best

إجتماعات اللجنة الفنية العربية للنقل البحرى

دعوة الدول العربية إلى إقتراح معايير محددة لإنشاء بعض المشروعات الخاصة بالبنية الأساسية لمشروعات النقل التى تربط بين الدول العربية وتشمل الطرق والسكك الحديدية والموانئ البحرية






نعيم بن إبراهيم النعيم — د. رشيد عليو — عصام بدوى

تمهيداً لعرضها على القمة الإقتصادية القادمة ويتلقى إتحاد الموانئ البحرية العربية حالياً ردود الدول العربية حول المشروعات المدرجة بالإتفاقيات الثنائية والإقليمية التى تكون الدول العربية أطرافاً فيها لضمها لملف القمة. جاء ذلك فى الإجتماع الأخير للجنة الفنية التى يرأسها نعيم بن إبراهيم النعيم رئيس الإتحاد العربى للموانئ ومدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام حيث تمت دعوة الدول العربية والمنظمات والإتحادات العربية العاملة فى مجال النقل لإقتراح الموضوعات التى تتعلق بالمشرعات ذات التأثير المباشر على تعزيز التكامل والإندماج الإقتصادى بين الدول العربية، سواء كانت ثنائية أم متعددة الأطراف أم جماعية مع إقتراح أولوياتها وقد تم تشكيل فريق عمل من كبار المسئولين بوزارات النقل بالدول العربية لهذا الغرض، وقد ناقشت اللجنة الفنية كيفية تأهيل الدول العربية للعمل بنظام النقل متعدد الوسائط بحضور السيد اللواء عصام بدوى الأمين العام لإتحاد الموانى البحرية العربية ود. رشيد عليو مدير السوق العربية المشتركة والإتحادات العربية بمجلس الوحدة الإقتصادية العربية، حيث تم إستعراض الجهود التى بذلها مجلس الوحدة فى هذا المجال، كما تمت دعوة الدول لعربية التى لم تصدر حتى الآن تشريعات منظمة للنقل متعدد الوسائط إلى أخذ المبادرة والعمل على مواءمة تشريعات وقوانين النقل لديها لإستيعاب هذا النظام لمواجهة التطور العالمى فى هذا المجال وتم تشكيل فريق برئاسة الجمهورية التونسية وعضوية الدول العربية لإعداد مشروع إتفاقية عربية للنقل متعدد الوسائط إسترشاداً بالقانون التونسى الذى نظم هذا القطاع وكذلك القانون الأردنى. وفى الإجتماع الذى حضره د. عبد الحليم بسيونى عميد مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى تمت مناقشة تشكيل فريق عمل برئاسة جمهورية مصر العربية لحفظ المصالح العربية، وتوحيد الأراء فى المناقشات الدولية الجارية بخصوص مشروع الصك الدولى بشأن قانون النقل التابع للجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى يونيسترال.

المبتكر ربان / محسن نجم عطية نجم

كبير مرشدين أول – هيئة قناة السويس

نجمات الإرشاد القاعية:علامات إرشاد جديدة لم تستخدم من قبل براءة اختراع صادرة من وزارة الدولة لشئون البحث العلمي- أكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا رقم 23688

بهدف زيادة تأمين سلامة السفن أثناء إبحارها بالمياه الضيقة والمحددة .. (قنوات ، ممرات ، أنهار ، مداخل مواني ، أو طرق أقتراب لمنصات بحريةعاملة..الخ).

ورفع معدلات التأمين إلى الدرجة التي عندها ، تنعدم الحوادث، أو تكاد.

استحدثت وسيلة إرشاد جديدة تماماً ، لم تستخدم من قبل، تدعم وتضيف للوسائل الحالية المعروفة والمستخدمة، وسيلة إرشاد قاعية باستخدام علامات إرشاد مناسبة لارتداد الأشعة الإلكترونية الصادرة من أجهزة قياس الأعماق بالسفن، تثبت بالقاع، على مسافات ثابتة، متماثلة تماماً، وذات ارتفاع كاف، لظهورها بوضوح وتميز، على فترات زمنية واحدة، على مبينات أجهزة قياس العمق بالسفن المبحرة المستخدمة لهذا المجرى ، وذلك عند ثبات السرعة الفعلية،وتكون السفينة فوقها تماماً، أسميناها: علامات نجمات البحر الإرشادية (SEA STAR P-M).

فإن تخيلنا أن خط سير السفينة آمن تماماً وأن السفينة تسير آمنة في يسر وسلام، أي أن موقع السفينة أثناء الإبحار أيضاً آمن، وأن عنصري السلامة (السير الآمن بالموقع الآمن) متوافران، لأمكننا في هذه الحالة، تسمية هذا السير بـ .. خط السير الأمثل .

فلو تخيلنا لحظة تعامد الشمس علىهذا الخط لكونت ظلاً له يماثله تماماً على منتصف القاع

فإن استخدمنا هذا الظل بالقاع كخط سير نظراً لتماثله تماماً لخط السيرالأمثل بالسطح، ووقعنا عليه عدة نقاط مختارة، بمسافات ثابتة مناسبة، وثبتنا بالنقط هذه، العلامات الإرشادية القاعية المبتكرة، لاستقبلت بوضوح وتميز، على أجهزة قياس العمق بالسفن المارة فوقه طالما أن السفينة تبحر على خط السير الأمثل بالسطح ، فإن لم تظهرهذه العلامات ، أو اختفت بعد أن كانت ظاهرة علي مبين العمق ، فهذا يعني أن السفينة انحرفت عن خط السير الأمثل ، حتى وإن كانت لا تزال مستخدمة لـلـدرجـاتـه الصحيحه ، حيث ان موقع الأمن للإبحار قد تغير وأصبح غير أمن وهذا انذار يوجب علينا التصرف السريع الأمثل فورا وفي الحال للعودة الي السير الآمن والموقع الأمن علي خط السير الأمثل، وهذه هي الإضافة المنوه عنها التي تزيد من معدلات الأمان وتقلل من معدل الحوادث قبل حدوثها .



شبكات الكهرباء لدول حوض النيل

تم توقيع عقد إنشاء 3 محطات ديزل بالجنوب السودانى بإستثمارات 100 مليون جنيه وذلك فى إطار المنحة المصرية للسودان البالغة 154 مليون جنيه، وقد صرح الدكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة أن التعاون المصرى السودانى يتضمن 3 مجالات مهمة متعلقة بالكهرباء والتعاون فى مجالات التدريب، كما أن دراسات الربط الكهربائى بين مصر ودول حوض النيل الشرقى السودانى وأثيوبيا تنتهى خلال الأشهر الثلاثة القادمة لتبدأ بعدها الإجراءات التنفيذية لربط شبكات كهرباء الدول الثلاثة فى شبكة واحدة، وذلك فى إطار مشروع الربط الكهربائى لدول حوض النيل

التوقيع الإلكترونى فى مصر

تقرر تنفيذ وتشغيل مشروع إنشاء هيئة سلطة التوقيع الإلكترونى وإصدار الشهادات الرقمية أوائل العام القادم، وقد أكد المهندس أشرف فوزى مدير برنامج البنية الأساسية لوزارة الدولة للتنمية الإدارية أن الوزارة بالتعاون مع وزارة المالية ستقوم بتنفيذ هذا المشروع وفقاً لمنظومة القانون رقم 5 لسنة 2004 الخاص بتنظيم التوقيع الإلكترونى المعتمد من هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات بصفتها الهيئة المنوط بها إعتماد جهات التوقيع الإلكترونى وما تصدره هذه الجهات من شهادات التوقيع الإلكترونى فى مصر

معدلات قياس الأداء
للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية
(عن شهر يونيو 2007)

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التظلمات	التحكيم
		العمل الجمركي	جهات العرض	صاحب الشأن	إجمالي	مادة أولى	أخرى		
المركز المطور بالإسكندرية	1270	3 ساعة	21.5 ساعة	38.5 ساعة	63 ساعة	1320		11	–
المركز المطور بالدخيلة	6286	1.5 ساعة	23 ساعة	50.5 ساعة	75 ساعة	5155	1.31	12	3
الإدارات المركزية التابعة	7530	0.88 يوم	2.57 يوم	3.17 يوم	6.62 يوم	6338	1.92	38	12

البيضة أم الفرخة

يبدو أن هناك تصورين عاليان على الطريق المثلى لدولة تأخرت علميا تأخرا كبيرا والطريق الأمثل لكى تلحق بركاب العلم:

١ - وضع خطة شاملة كبرى للإصلاحات المنشوده ثم العمل على تنفيذ هذه الخطة فى المستقبل

٢ - الانطلاق فورا مما هو موجود فعلا ومحاولة تحسينه بأكبر قدر ممكن وتوجيهة الى احتياجات الأمن الوطنى دون إنتظار الوصول الى الوضع المثالى فى جميع النواحى

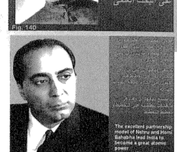
من التاريخ والتجارب العديدة التى مرت بها عديد من الأمم مثل اليابان والهند والاتحاد السوفيتى يتضح ان الطريقة العملية والعلمية بدون شك هى الانطلاق مما هو موجود فعلا وان فى اغلب الأحوال محاولة انتظار الخطة الشاملة والأوضاع المثالية ما هى الا تأخير العمل الجاد تحت شعار يبدو لأول وهلة منطقى ولكنه فى الحقيقة لا يتعدى البحث عن الاعتذار لتأجيل عمل اليوم الى الغد

ومن الواضح تاريخيا أن الهند والإتحاد السوفيتى صاروا على المنهج الثانى بينما إنقسمت السياسة البحثية فى مصر بين من ينادى بالوضع الأول ومن ينادى بالوضع الثانى بل ان هناك من ينادى أحيان بالطريق الاول فى بعض تصريحاته وبالطرق الثانى فى البعض الآخر من تصريحاته بدون اى حرج أو ربما واعى بين التناقض فى هذه التصريحات

FIG. 139



Fig. 140



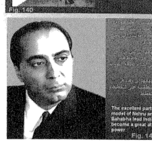

The excellent partnership model of Nehru and Homi Bahabha lead India to become a great atomic power

Fig. 141

الهند كنموذج جيد لما يمكن أن نفعله فى مصر

India: a Model for Egypt

Fig. 142

Fig. 143

The Indian – Canadian Reactor

اول مفاعل ذرى هندى بنى تحت قيادة باهبها و هو معروف تحت اسم المفاعل الهندى الكندى CIR

Fig. 144





Fig. 145






Fig. 146

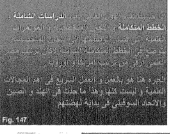


Fig. 147

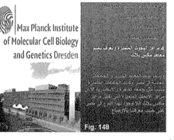
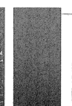
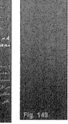


Fig. 148




Fig. 149

El Naschie in Kuwait

El Naschie with G.thooft in El Naschie residence

جلسة فى الاسكندرية مع جيرارد توفت الحائز على جائزة نوبل فى الطبيعة عام 1999م

Fig. 150



El Naschie in Qatar and Nano Tech.

Fig. 151


Nano tech. for military purposes

Fig. 152

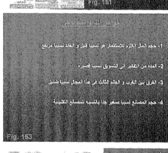


Fig. 153

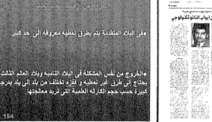


Fig. 154


العلماء العرب يطرقون أبواب النانو تكنولوجي





Fig. 155



خلاصة
Conclusion

بإستخدام تقنية النانو وطرق التخلص من الفوضى المحدده سوف يكون فى المستقبل الغير البعيد هناك إمكانية حقيقية للتدخل لإبطاء عملية الشيخوخة على مستوى الخلية وسوف يكون من الممكن معالجة الكثير من الأمراض بالخلايا الجذعية وإطالة عمر الإنسان فى المتوسط إلى أضعاف ماهو عليه الآن.

أما فى إدارة المعلومات فمن الواضح أن تقنية النانو سوف تلعب دور خطير ليصبح مباشراً فى جميع العلوم الإدارية.

ومن الواضح أن هناك إختلافات جوهرية بين الدول المتقدمة والدول النامية فى إدارة العلم والتنمية لا يمكن تجاهلها ولا يمكن نقل طرق الإدارة فى الدول المتقدمة إلى الدول النامية بحزافيرها كما نبه إلى ذلك الإقتصادى ستجلتز الحائز على جائزة نوبل فى الإقتصاد

Fig. 156

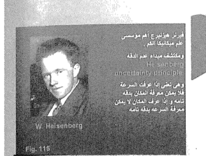


Fig. 115

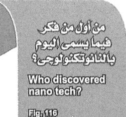


Fig. 116

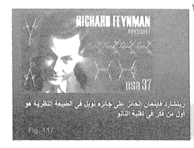


Fig. 117

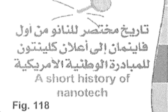


Fig. 118

NANTECHNOLOGY'S BID FOR RESPECTABILITYIS COLORED BY THE WORLDS ASSOCIATION WITH A CABAL OF FUTURISTS WHO FORESEE NANO AS A PATHWAY TO UTOPIA

A few 10^{-9} MILESTONES

* 1959 Richard Feynman gives his famed talk "There's Plenty of Room at the Bottom " on the prospects For miniaturization.
* 1981 Gerd Binnig and Heinrich Rohrer create the scanning tunneling microscope which can image individual atoms.
* 1985 K. Eric Dexler publishes engines of Creation, a futuristic book that popularizes nanotechnology
* 1989 Donald M. Eigler of IBM writes the letters of his company's name using individual xenon atoms.
* 1986 Robert Curl, Jr., Harold W. Kroto and Richard E. Smalley discover bucky balls which measure about a nanometer in diameter.
*1991 Sumo Lijma of NEC in Tsukuba, Japan, discovers carbon nanotubes.
* 2000 The Clinton administration announces the National Nanotechnology initiative, which provides a big boost in funding and gives the field greater visibility.

Fig. 119

كلنا ... بـ نحب النانو..!؟

Fig. 120 We all love nano

IT = Information technology is a subdivision of nanotechnology

كلينتون وقبلة ريتشارد فاينمان قالوا أن من الممكن في المستقبل تخزين جميع المعلومات الموجودة فى مكتبة الكونجرس في واشنطن على رأس دبوس.
وهذه النقطة تكفى لتوبح أهمية النانو تكنولوجى للإدارة بجميع فروعها

Fig. 121

Nano and stem cells

الخلايا الجذعية هى خلايا لم تحدد وظيفتها بعد ولذلك فهى تستخدم لتحل مكان أى نوع آخر من الخلايا المصابة لتقوم بدورها وهذا هو السبب أن أغلب هذه الخلايا تؤخذ من الأجنة وهو الذى يسبب مشاكل أخلاقية عديدة.

Stem cells are the most unspecialized cells. That is to say, they are un-programmed cells and therefore found in early stage embryos or fetal tissue

Fig. 122


النانو تكنولوجيا تبعث الأمل فى المصابين بالشلل

Fig. 123 Nano Technology in medicine

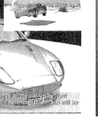


Fig. 124



Fig. 125

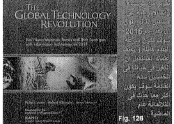


Fig. 126


The Political Economy of Nanotechnology and the Developing World

M. S. El Naschie

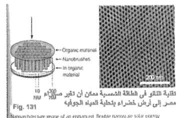
Fig. 127



Fig. 128


Fig. 129


Fig. 130 زراعة لاعادة النظر للعين



تقنية النانو فى الطاقة الشمسية ممكن أن تغير صحراء مصر إلى أرض خضراء بتحلية المياه الجوفيه

Fig. 131

Nanoarchitecture image of an enhanced flexible nanowire solar energy collector. Courtesy of Nanosolar, Inc.



Fig. 132 بعض تطبيقات النانو تكنولوجى فى الطب


Fig. 133

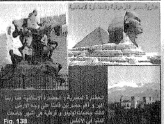

Fig. 134


Fig. 135 Monalisa موناليزا


Fig. 136 Japanoliza جابانوليزا



Fig. 137


Fig. 138

Exceptional lie groups hierachy

548=(4)(137)

Fig. 85

Exceptional lie groups hierachy

548=(4)(137)

Fig. 86

Exceptional lie groups hierachy

548=(4)(137)

Fig. 87

Quantum Gravity following Elnaschie E-Infinity Theory

Graphic by Professor Gerardo Iovane, Italy

Fig. 88

Gerard 't Hooft
Professor at University of Utrecht, Holland, Nobel laureate in physics.

"The most radical viewpoint, one most physicists would be unwilling to adopt – is that space and time only consist of a collection of isolated points.... Actually this would be the most logical conclusion to draw ..... But we will not get away with this too easily because how then do we explain that these points hang together to form the fabric we call spacetime?

We actually have no idea how to answer such a question. But why should it be impossible to find a mathematical consistent formalism... It seems to be a challenge that might keep humanity busy for many more generations ..... If such a theory exists, we will find it sooner or later."

Fig. 89

كتاب صدر موخرا فى الصين عن نظرية الدكتور محمد النشائى و جائزة نوبل لعام 2006

Fig. 90

Space Time Physics and Fractality

2005

Fig. 91

Transfinite Physics

2005

Fig. 92

نبذه تاريخية عن تقدم الأمم فى العصر الحديث
The short history of developing countries

Fig. 93

Fig. 94

Fig. 95

India moved from an underdeveloped country to a great power and will become in 30 years a superpower. All due to scientific excellence

Fig. 96


The Malaysian Great Experience Fig. 97

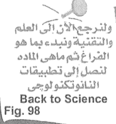


Fig. 98

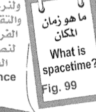


Fig. 99

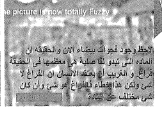


Fig. 100



Fig. 101





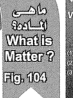


Fig. 104



Fig. 105

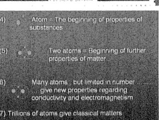


Fig. 106

ما هو معنى كلمة صغير أو كبير ؟
What is Meaning of small or large ?

Fig. 107

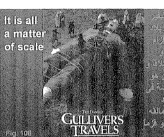


Fig. 108



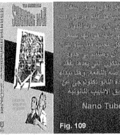


Fig. 109

نبذه عن الميكانيكا الكلاسيكية
A Short History of Classical Mechanics

Fig. 110

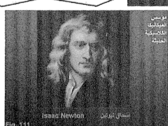


Fig. 111

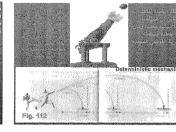


Fig. 112

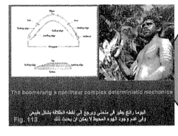


Fig. 113



Fig. 114

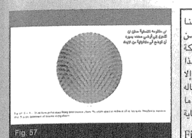


Fig. 57

يجب ألا ننسى أننا لانرى ولانمسك الزمن كل ما نراه هو حركة عقارب الساعة ومن هذا المنطلق فالزمن ما هو إلا سراب وهذا هو ما قاله بعض الفلاسفه وهذا ما قاله آينشتاين إبان نهاية حياته

Fig. 58

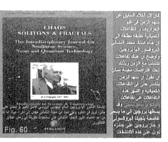


Fig. 60

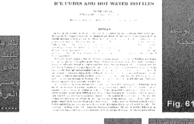
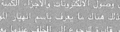
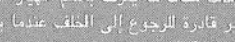


Fig. 61

بعض الاستنتاجات

مما سبق نرى أن هناك نظرتان إلى الطبيعة الأولى تقول أن ميكانيا الكم لا تعرف إتجاه للزمن ولكن هذا فهم ناقص للسبب التالي

نظرية الكم هي جزئين. الجزء الاول هو معادلات  ومعادلات  وهذه المعادلات لا تعرف اتجاه للزمن ولكن هنا ايضا جزء ثاني وهو ما يعرف باسم تفسير ... وفي تفسير ... نرى أن الذي يكتشف على شاشة تسجيل وصول الالكترونات والأجزاء الكمية هي جسيمات وليست موجات ولذلك هناك ما يعرف باسم انهيار الموجه. وانهيار الموجه هي عملية غير قادرة للرجوع إلى الخلف عندما يعكس الزمن هذا هو ما يعرف بالانجليزية.

Wave Collapse

ومما سبق نرى ان نظرية الحراريات والتفاعلات الكيمائية على الرغم من أنها في غالبيتها لها اتجاه واحد مع الزمن إلا أنه هناك تفاعلات خاصة يمكن فيها أن ينعكس الزمن وهي التفاعلات المسماة بلوشوف سابوتنسكي. لذلك هنا إمكانية أن نتدخل في شئون الخلية وبتحويل الفوضى إلى نظام نعكس زمن الانتروبي وبذلك من حيث المبداء نستطيع أن نوقف عملية التقدم في السن.

Anti chaos = anti ageing

Fig. 62

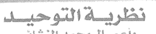


Fig. 63

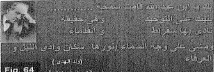


Fig. 64



Fig. 65

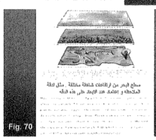


Fig. 66

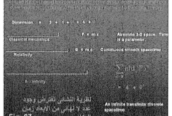


Fig. 67



Fig. 68



Fig. 69

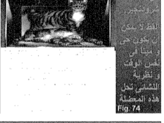


Fig. 70

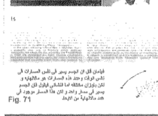


Fig. 71

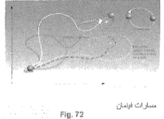


Fig. 72

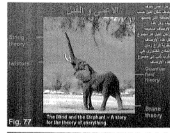


Fig. 73

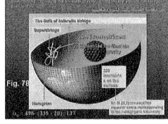


Fig. 74

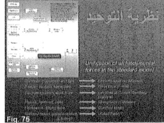


Fig. 75

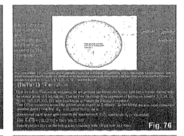


Fig. 76

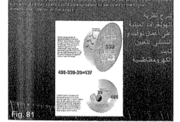


Fig. 77

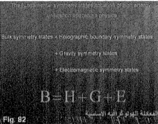


Fig. 78

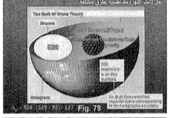


Fig. 79

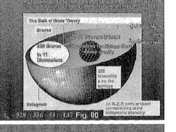


Fig. 80

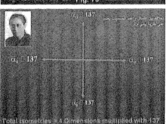


Fig. 81

Fig. 82

Fig. 83

Fig. 84

Bistability of perception

Fig. 25

فيما يلى نعطى أمثلة متعددة لعلم الثبات وفقدانه فى العلوم الإنسانية على الأخص قيام الحروب والثورات

Fig. 26

هذا هو تطبيق للنظرية رينه توم فى كثير من العلوم الانسانية كاندلاع الثورات و نشوب الحروب و ما شابه ذلك

Fig. 27

Fig. 28

Fig. 29

علم الفوضى المحدده

Fig. 30

Fig. 31

Chance,
Deterministic chaos and predictability in World War 1: the assassination of Prince Ferdinand of Austria in Sarajevo

Fig. 32

Deterministic chaos theory

Logistic map period doubling route to chaos

Mitchell Feigenbaum

Fig. 33

Fig. 34

الاشكال الفراكتاليه او منظومات كنتور

هذه المنظومه تسمى بمنظومة ماندل برود

The geometry of chaos is fractal or cantor sets.

Fig. 35

Cantor triadic set and a knot doubling ramification

Fig. 36

Fig. 37

جورج كنتور العالم الالمانى الفذ مخترع منظومة كنتور التى بنى العالم المصرى محمد النشائى نظريته فراغ الزمان الكنتورى لتوحيد جميع القوى الاساسية

Fig. 38

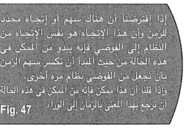
Fig. 39



Fig. 40

Fig. 41

The Golden mean was also discovered and used in Islamic Civilization in the 12th Century



مسجد فى اصفهان ايران

Fig. 42

Fig. 43

هل يمكن من حيث المبدأ أن نرجع بالزمان إلى الخلف ؟

Fig. 44

ابحار فى الزمن مع زويل والنشائى

Fig. 45

البحث عن سهم الزمن المفقود

Fig. 46

إذا إفترضنا أن هناك سهم أو إتجاه محدد للزمن وأن هذا الاتجاه هو نفس الإتجاه من النظام إلى الفوضي فإنه يبدو من الممكن فى هذه الحالة من حيث المبدأ أن نكسر سهم الزمن بأن نجعل من الفوضى نظام مره أخرى.
وإذا قلنا أن هذا ممكن فإنه من الممكن فى هذه الحالة أن نرجع بهذا المعنى بالزمان إلى الوراء.

Fig. 47

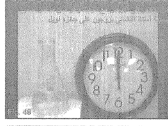
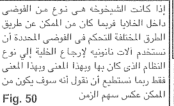


Fig. 48

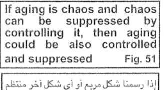


Fig. 49



إذا كانت الشيخوخه هى نوع من الفوضى داخل الخلايا فربما كان من الممكن عن طريق الطرق المختلفة التحكم فى الفوضى المحددة أن نستخدم آلات نانونيه لإرجاع الخلية إلي نوع النظام الذى كان بها وبهذا المعنى وبهذا المعنى فقط ربما نستطيع أن نقول أنه سوف يكون من الممكن عكس سهم الزمن

Fig. 50



If aging is chaos and chaos can be suppressed by controlling it, then aging could be also controlled and suppressed

Fig. 51

إذا رسمنا شكل مربع أو أى شكل أخر منتظم ووضعنا هذا الشكل فى مالانهاية من الأبعاد تتحول المنظومة من شكل منظم إلى فوضى محدده

Fig. 55

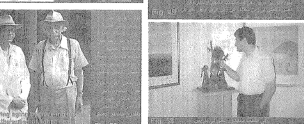


Fig. 52

El Naschie in Dali's museum in Monomartre – Paris – France

Fig. 53



Fig. 54

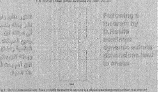


Fig. 56

2 - تقنية النانو والعلوم الحديثة

في ورقة اليوم سوف أقدم رؤيتي المتكاملة للمعرفة .. وسوف أطرح أيضاً مشكلة العلم في مصر من وجهة نظري .. وأهم من العلم هو نتيجة العلم والتقدم التكنولوجي، والأهم من التقدم التكنولوجي هو التقدم المادي .. فكيف يعود العلم في النهاية بفائدة على 70% من الشعب المصري الذين لا يصلهم الناتج العلمي الذي يرفعهم إلى مستوى أفضل .. ومن حب النفس أن نهتم بالآخرين .. ومن أنانية الشخص أن لا يهتم بالـ 70% من الشعب المصري.

والفكرة هي البحث عن هدف مشروع وطني، وكما أقول هو السد العلمي العالي وأحدى الطرق وأهمها في إعتقادي الشخصي هو (النانو تكنولوجي)..

إن النانو وتطبيقاته طغت على كل مجالات الحياة العلمية وغير العلمية والإقتصادية .. ولابد لمصر أن يكون لها قدم ثابتة في هذا المجال الواعد بشرط أن تتبنى الدولة مبادرة وطنية لتكنولوجيا النانو .. والدخول إلى هذا العلم .. فهناك عدد كبير من العلماء المتخصصين في تكنولوجيا النانو بالمراكز البحثية المصرية .. وهم ثروة بشرية تستحق دعم الدولة وتوفير التمويل المناسب لدفعهم العلمي المتميز في هذا المجال.

فليس من الضروري أن نبدأ في تطبيقات النانو التي نجحت فيها أمريكا .. ولكن المهم أن تكون أبحاثنا نابعة من إحتياجاتنا الحقيقية.

وأقول أن سر تميز العلماء المصريين بالخارج يكمن في الإدارة الواعية للمراكز البحثية الخارجية.. والتمويل المناسب للبرامج البحثية التي يجرونها .. والباحث المصري في الداخل افضل .. لأنهم يعملون في ظل نقص إمكانيات معملية .. وتمويل متدن .. وعند توفير مناخ أفضل لعلماء الداخل سيعطي نتائج عالية في البحث العلمي المصري.

ويجب أن تكون وزارة البحث العلمي في رأيي الشخصي وزارة أمن قوي .. وتستحق أن تكون تحت مظلة رئيس الجمهورية مباشرة وتمنح صلاحيات غير محدودة.

وأمل أن يكون هناك مركز متميز لأبحاث النانو يتبع في إشرافه السيد رئيس الجمهورية ... وأن تعتمد له ميزانية كبيرة لوضع مصر على خريطة أحدث تكنولوجيا العصر .

في هذه الورقة نتحدث أولاً عن طريق الكاتب ومسيرته العلمية من علوم الإستقرار وعلم الفوضى المحدده مروراً بالنظرية النسبية ونظرية الكم ووصولاً إلي تقنية النانو وما يعني ذلك لدولة مثل مصر من حيث توطين العلوم والتقنيات المتقدمة بها

Fig. 8



Fig. 5

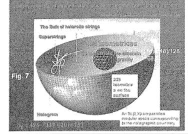


Fig. 6

Fig. 7

Fig. 9

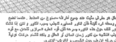
Fig. 10

3 - أستنتاجات وتوجيهات للقارئ

خلاصتنا للقول بإستخدام تقنية (النانو) وطرق التخلص من الفوضى المحدد سوف يكون هناك في المستقبل غير البعيد ..

إمكانية حقيقة للتدخل لإبطاء عملية الشيخوخة على مستوى الخلية، وسوف يكون من المكان الممكن معالجة الكثير من الأمراض بالخلايا الجزعية وإطالة عم الإنسان في المتوسط إلى أضعاف ما هو على الآن .. أما في إدارة المعلومات فمن الواضح أن تقنية (النانو) سوف تلعب دوراً خطيراً ليصب مباشرة في جميع العلوم والإدارة.

الورقة مبنية أساساً على مجموعة كبيرة من الصور والأشكال التوضيحية التي تتكلم عن نفسها بنفسها ولاتدع مجال كبير لشرح هذات بالإضافة إلى العناوين والتوضيحات المكتوبة أسفل كل شكل هذا بالإضافة إلى العناوين والتوضيحات المكتوبة أسفل كل شكل وكل صورة.



ملخص

الورقة هي رحلة من النظرية النسبية إلى علم الفوضى المحددة مروراً بنظرية الفراغ الكنتوري بالإضافة إلى تطبيقات هذه النظرية في العلوم والطبيعة والإنسانية.

هذا وتغطي الورقة أهتمام رئيسي لدور العلوم الحديثة ومشاكله في البلاد النامية خصوصاً مصر

عندما نتكلم على الكمره فإن التكور كان ذو بعد واحد أما في نظرية إينشتاين فهناك أربع أبعاد طول وعرض وإرتفاع وزمن ولذلك فإن التكور يصبح له عدد كبير من المركبات وهذه المركبات تعرف في الهندسة بإسم تنسور ريمان والتنسور هي كمية لا تعتمد على الرحداثيات وريمان هو إسم العالم الرياضي الألماني الذى أكتشفه النشاني كيف من كتابات تنسور ريمان في ثمان أبعاد بدلاً من أربع أبعاد اينشتاين أن أحصل على 336 مركبة فائقة التماثل بدلاً من العشرون مركبه العدية التي تستخدم في نظرية اينشتاين

Fig. 12

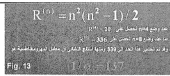


Fig. 13

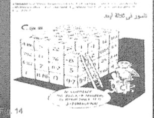
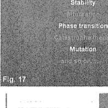
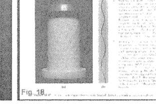
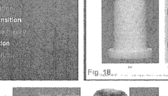
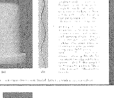
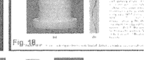


Fig. 14

Fig. 15

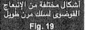




Fig. 16

Fig. 17

Fig. 18

أشكال مختلفة من الإنبعاج الفوضي لسلك مرن طويل

Fig. 19

التفرعات المختلفة لنظرية كويتر

Koiter Bifurcation

Fig. 20

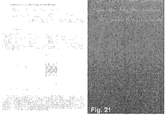



Fig. 21

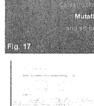
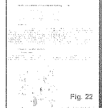



Fig. 22

Prof. Rene Thom

Fig. 23

Fig. 24

From Relativity to deterministic chaos in science and society

من نظرية النسبية إلى الفوضى المحددة فى الطبيعة والمجتمع

M. S. Elnaschie

Distinguished Fellow of the Frankfurt Institute for the Advancement of Fundamental Science University of Frankfurt, Frankfurt, Germany .and Department of Physics, Alexandria University, Alexandria, Egypt

Abstract.

The paper is a tour de force from Einstein relativity to deterministic Chaos and E-infinity theory as applied to nature and society. The work is illustrated by a very long numbers of pictures and figures which on self explanatory. In addition detailed explanations on give in the legend of the figures.

Particular attention is give to the rale of science in devolving counties.

Specially Egypt

توجيهات للقارئ

هذه الورقة تحتوي علي 156 شكل. والمقصود هنا بكلمة شكل هو أما فعلاً شكل هندسي أو صورة فوتوغرافية أو معادلات أو صندوق شرح. ويستحسن أن تقرأ صناديق الشرح قبل النظر في الأشكال المختلفة كذلك هناك شروح وافية مرافقة لكل شكل بالعربية والانجليزية هذا عدي صلب الموضوع الموجود في المقدمة والخلاصة.

Instructions to the reader:

This paper contains 155 figures by that we mean real geometrical figures or phtographs or simply equations and explanation boxes.

It is assential to read these boxes and the legend of the figures first. There is axplanation every where in both ianguages, English and Arabic. Otherwise there is a great freedom in reading randomhy according to one's own interest without losing the main massage.



Fig. 1

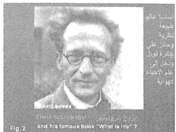


Fig. 2

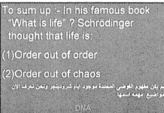


Fig. 3



Fig. 4

1- مقدمة

كما قال الأستاذ الدكتور أحمد فؤاد باشا «العلم لا وطن له .. وهذا صحيح .. لكن هذا صحيح إذا كانت كل الأمم تسهم فى تقدم العلم وتستفيد من منجزات هذا العلم بصورة متوازنة ... ولكن إذا اختلت هذه المعادلة وإذا تخلفت أمة أو مجموعة من الأمم عن الركب الحضارى فهنا يكون للعلم وطن .. والوطن الذى يرعاه ويحتضن نبتته ويطوره كى يعود على البشرية بالخير والرفاهية ... وعندما نقول توطين العلوم والتكنولوجيا فى بلادنا فنحن نعتقد – أيضاً – من أن العلم لا وطن له وينبغى على كل الأمم أن تسهم فى ركب الحضارة المعاصرة ولا تتخلف عنها .. لأن النتيجة لهذه الفجوة التى ظهرت بين الذين يعملون والذين لا يعملون .. ظهرت تبعات وآثار جانبية بعد أن كان حق المعرفة متاحاً لكل فرد وشعار (حق المعرفة) الذى يكافح الكل من أجل أن يسود .. أصبح فى ظل هذه الفجوة تتسع يوماً بعد يوم .. أصبح هناك شعار بديل وهو (الحاجة إلى المعرفة). حيث أصبحت الدول المتقدمة تحجب جزءًا كبيراً من المعارف والعلوم التى أسميها (العلوم الحاكمة) ... ليست العلوم على درجة واحدة من الأهمية فى حياة البشر فهناك علوم حاكمة وتقنيات حاكمة تستفيد منها الدول فى فرض سيطرتها وفرض هيمنتها. فأصبحت بعض المعارف وهذا الكم المتزايد من المعرفة على ما يسمى بالطريق السريع للمعلومات يتزايد بصورة متلاحقة .. والبعض يصفها الآن بصورة تزايدية .. ويظهر هذا الحجب والاحتكار للمعرفة بحجة أن الذين يريدون أن يحصلوا على هذه العلوم يجب أن نسألهم أولا ما مبررات هذه الحاجة .. وظهر هذا أخيراً عندما ظهر الحديث عن الطاقة النووية وسؤال لماذا هذه الدولة بالذات تحتاج إلى الطاقة النووية ولديها من البترول والخامات ما يكفيها عشرات السنين!! ظهرت بوادر إحتكار المعرفة فى أعقاب الحرب الثانية عندما تفوقت أمريكا فى مجال الطاقات العالية، ولم يكن أمام دول أوروبا إلا أن تتحد وتنشئ معملاً وهو معمل (سيرن) لكى لا تنفرد أمريكا بهذا المجال المهم، وهو مجال الطاقات العالية، وهو أيضاً من العلوم الحاكمة التى يتخصص فيها. أ. محمد النشائى

ويجب أن نستطرد هنا والكلام مازال مقتبس من أستاذنا الجليل الدكتور أحمد فؤاد باشا ولكن إلى متى سنظل متأخرين ولم نأخذ بهذه العلوم الجديدة والمستحدثة التى تعتمد عليها الدول الآن فى حفظ أمنها القومى؟ ..

إذن قضية توطين التكنولوچيا مرتبطة إرتباطاً مباشراً بقضية الأمن القومى الشامل .. فضلاً عن أنها حاجة ضرورية ومعرفية مهمة جداً .. وأيضاً هى مطلب دينى فديننا يدعونا إلى طلب العلم والتفوق فى العلم النافع لما فيه الخير للإنسان فى كل مكان .. وهو أيضاً مطلب حضارى .. فكيف نرضى لهذه الأمة التى حققت حضارة أستمرت لأكثر من ثمانية قرون فى هذه المنطقة من العالم؟ . كيف نرضى بأن نقبع فى هذا المكان المتخلف ولا نسرع فى اللحاق بركب الحضارة والإسهام فى بنية هذه الحضارة بنصيب يتناسب مع هذا التاريخ المجيد – إذن توطين العلوم والتكنولوچيا ضرورة معرفية وضرورة أمنية وضرورة دينية وضرورة حضارية .. فماذا يتبقى بعد ذلك لكى ننتظر البدء فى هذه المهمة الخطيرة لبلدنا ومنطقتنا العربية والإسلامية .. وأمامنا الأن فرصة ذهبية فى الإعلان رئيس الجمهورية لعقد العلوم والتكنولوچيا .. فماذا ننتظر بعد أن بلغ الإهتمام بهذه القضية صاحب القرار الأول فى الدولة ليعلن أن العقد القادم هو عقد العلوم والتكنولوچيا .. فأصبحت المسئولية تقع على كاهل كل فئات المجتمع سواء رسميين أو أحزاب أو منظمات المجتمع المدنى .. إذن نحن أمام قضية خطيرة أعلنها رئيس الدولة، وللأسف لم ترتقى كل الفئات إلى مستوى هذا الإعلان المهم جداً وهم وحدهم الذين يستطيعون أن يقفزوا بالبلد فى فترات قصيرة جداً، إلى مصاف الدول المتقدمة .. بهذه المقدمة أردت أن ألقى بعض الضوء إلى أهمية عنوان المحاضرة الذى أتصور أن يكون شعاراً نعمل تحته جميعاً، وتتصل مسئولية المؤسسات العلمية والتربوية والإعلامية وتحتضن هذا المشروع الحضارى الكبير .. فبدلاً من أن تكون لدينا قناة واحدة للبحث العلمى يكون لدينا عدة قنوات ، وبدلاً من البرنامج الواحد عدة برامج.. فيجب أن نتعامل مع هذه القضية على المستوى اللائق بها ..

كلمة حق فرنسية



بقلم عبد السلام السيد أحمد

إن التعاون المصرى الفرنسى فى كافة المجالات عكسته كلمة الصدق التى كتبها سعادة السفير فيليب كوست سفير فرنسا فى العيد القومى الفرنسى الذى وافق يوم 14 يوليو الماضى حيث جاء بكلمته

إن وصف العلاقات الفرنسية المصرية بالممتازة لهو أمر بديهى فإننا لا نقيم مثل هذه العلاقات المتواصلة والودية، والباعثة للثقة مع الكثير من بلدان العالم، كما أن هذه العلاقات يميزها طابع حميمى على مستوى رئيسا الدولتين والحكومتين والشعبين الفرنسى والمصرى حتى أن التعاون المصرى الفرنسى بات فريداً فى المجالات كافة.

وعلى الصعيد السياسى يجرى التشاور بين فرنسا ومصر بصورة منتظمة، بل ودائمة حول كبرى الموضوعات الدولية والإقليمية فبلدنيا تتشاركان الرؤية ذاتها وتعملان معاً لصالح السلام والإستقرار فى الشرق الأوسط، تلك المنطقة التى أنهكتها الحروب، ووقعت فريسة صراعات عديدة.

ويجرى تبادل الزيارات بين رئيسى الدولتين بصورة متكررة فلقد قام الرئيس شيراك إبان زيارته الأخيرة فى شهر أبريل 2006 بإفتتاح الجامعة الفرنسية فى مصر رسمياً، وبإطلاق المجلس الرئاسى الفرنسى المصرى للأعمال، وفى الوقت ذاته توجه الرئيس مبارك إلى فرنسا مرات عده من أجل إفتتاح معرض "كنوز مصر الفارقة"، وجدير بالذكر أن الإتصالات الأولى التى جرت بين الرئيس ساركوزى والرئيس مبارك فى شهر أبريل الماضى كانت حارة للغاية وأتاحت طرح الفكرة الخلاقة والطموحة التى أطلقها رئيس دولة فرنسا ألا وهى إقامة" إتحاد متوسطى" بهدف تدعيم الروابط بين ضفتى البحر المتوسط.

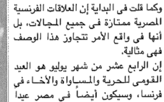
كما يجرى تبادل وجهات النظر والمشاورات بين بلدينا بصورة دائمة، خاصة حول المشكلات الإقليمية، لبنان - العراق - عملية السلام - الوضع فى غزة. إن الأحداث التى تهز المنطقة تدفع بلدينا إلى تنسيق العمل من أجل إيجاد الحلول، وتعظيم شأن الإعتدال، والدعوة إلى أعمال العقل والحكمة، وقبل كل شئ الدعوة إلى السلام والإستقرار، وفضلاً عن ذلك فإن فرنسا تؤيد مبادرة الرئيس مبارك من أجل شرق أوسط خالى من أسلحة الدمار الشامل.

وتتابع كل من فرنسا ومصر عن كثب ملفات عدة الإستقرار فى أفريقيا لاسيما فى السودان والصومال، والمشكلات الحادة التى تهدد كوكبنا مثل البيئة والمجاعات، وقد كانت مشاركة الرئيس مبارك فى القمة الفرنسية الأفريقية الأخيرة فى مدينة كان فى شهر فبراير الماضى فرصة لتناول مسألة التنمية التى تعد من المسائل الجوهرية.

وعلى الصعيد الإقتصادى لا تزال المبادلات فى إزدياد مطرد مع تنوعها، إن فرنسا هى المورد الخامس لمصر فقد بلغت الصادرات الفرنسية 1.3 مليار يورو فى عام 2006، وفى الوقت ذاته قفزت المبيعات المصرية إلى فرنسا إلى ما يقرب من مليار يورو، على وجه التحديد 990 مليون يورو بفضل الإتفاق المبرم حول إمداد فرنسا بالغاز الطبيعى المصرى.

هذا وتقوم فرنسا بتنفيذ العديد من كبرى مشروعات البنية التحتية الخط الثالث لمترو الأنفاق - الإتصالات اللاسلكية - بناء الأقمار الصناعية نايل سات - المحطات الكهربائية - معالجة مياه الصرف الصحي، بالإضافة إلى ذلك فقد فتحت الوكالة الفرنسية للتنمية مكتباً لها فى القاهرة فى مطلع هذا العام مما يعزز الإسهام الفرنسى فى العملية التنموية فى مصر.

ومن جانب أخر تشهد الإستثمارات الفرنسية زيادة مطردة فى قطاعات عدة لاسيما القطاع المصرفى وخير شاهد على ذلك توسع أنشطة مصر فى البنك الأهلى - سوسيتيه چنرال وكريدى أجريكول - مصر، كل ذلك يضع فرنسا فى مصافى أولى الدول المستثمرة فى مصر. وفى المجال الثقافى تواصل الجامعة الفرنسية فى مصر تقدمها بعد تخرج الدفعة الأولى فى عام 2006 إذ توفر ستة تخصصات مختلفة فى ثلاث لغات، وتمنح شهادات مزدوجة، وإنطلاقاً من هذه القاعدة الصلبة، أعتقد أن الجامعة الفرنسية فى مصر تشهد نجاحاً وتألقاً متنامياً.



وكما قلت فى البداية إن العلاقات الفرنسية المصرية ممتازة فى جميع المجالات، بل أنها فى واقع الأمر تتجاوز هذا الوصف فهى مثالية.

إن الرابع عشر من شهر يوليو هو العيد القومى للحرية والمساواة والأخاء فى فرنسا، وسيكون أيضاً فى مصر عيداً للصداقة.

إن ما يؤكد ما قاله سيادة السفير على سبيل المثال وليس الحصر:

* إنعقاد أول مجلس رئاسى فرنسى - مصرى للأعمال فى نوفمبر 2006 برئاسة كل من كريستين لاجارو وزير التجارة الخارجية الفرنسية ورشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة المصرية
* زيارة وفد من رجال صناعة فرنسيين مصر فى يناير 2007 بقيادة باتريك لوكاس رئيس لجنة مصر فى إتحاد الشركات الفرنسية.
* الإقبال الكبير لرؤوس الأموال الأجنبية إلى مصر وكان لفرنسا النصيب الأكبر.
* محافظة فرنسا على نسبتها فى حصص السوق التى تصل إلى 5.5%.
* الإتفاق فى إبريل 2006 على إعادة تحديث تحويل الديون الفرنسية التى تصل قيمتها إلى 45.7 مليون يورو مما يتيح لمصر شراء ديونها بالعملة المصرية المحلية بجانب الإستفادة من إنخفاض أسعار السوق.
* إفتتاح مكتب الوكالة الفرنسية للتطوير بالقاهرة فى بداية العام الجارى لتوسيع نطاق عملها، وتقديم الوكالة 40 مليون يورو لتمويل أول مشروع فى مجال البيئة.
* كان لجهات إتصالات فرنسية الفضل فى تطوير أنشطة قطاع تكنولوچيا المعلومات التى أصبح على رأس السياسة الطموحة التى تقوم بها مصر لتحرير الإقتصاد.

***



السفير مع بعض من شاركوا فى حفل العيد الوطنى الفرنسى

محطات وأخبار

زيادة حصيلة الجمارك

صرح جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأن الحصيلة التى حققتها المصلحة بلغت 25 مليار جنيه بزيادة 14% عن المستهدف للعام المالى 2006 - 2007، وقامت المصلحة بسداد حوالى 13 مليار جنيه لمصلحة الضرائب تحت حساب الضريبة الجمركية، ووصلت الزيادة التى حققتها حصيلة العام الحالى من العام المالى الماضى إلى 8 مليارات جنيه، وقد أرجع أبو الفتوح هذه الزيادة إلى النشاط الملحوظ الذى تشهده الأسواق المصرية وزيادة حركة التصدير والإستيراد

خطة للحفاظ على السد العالى

صرح المهندس طلعت الضريبى رئيس مجلس إدارة هيئة السد العالى وخزان أسوان بأن الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى إعتمد خطة الوزارة للحفاظ على السد ومنشئاته وتطوير أدائه ليواصل العطاء بإعتباره أكبر مشروع هندسى تم تنفيذه فى القرن العشرين، وتصل تكاليفه هذه الخطة 72 مليون جنيه، وقد أشار الضريبى إلى أن السد العالى سدد تكلفته خلال عامين من إنشائه، وتتضمن خطة الوزارة إستكمال تطوير مفيض توشكى بتكلفة 33 مليون جنيه، وإستكمال نظام الوقاية والحماية أمام خزان أسوان بتكلفة 5.5 مليون جنيه، وتطوير وتحديث شبكة رصد الزلازل حول بحيرة السد العالى.

تشغيل خط مصر الأردن سوريا

تم بعد ثلاث سنوات من التوقف - إعادة تشغيل الخط البرى لنقل الركاب والبضائع بين مصر والأردن وسوريا، وذلك تطبيقاً لإتفاقية إعادة التشغيل التى تم توقيعها أخيراً بين الدول الثلاث بالأردن، وقد صرح المهندس محمد منصور وزير النقل أن تشغيل الخط يأتى فى إطار حرص الوزارة على تعزيز جميع روافد الربط بين مصر والدول العربية.



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل عن مجلة (BIMCO BULLETIN APR. 2007)

قرأت لك

الجهود التى تسبّبها الحاويات فى سفن نقل الحاويات

قبل أيام نقل البضائع فى حاويات فى سفن، كان الجميع يهتمون بوزن كل قطعة من البضائع. وكان وزن كل قطعة يُكتب ويُسجّل عليها بكل وضوح. وكانت البضائع تُشحن على سفن نقل البضائع العامة فى أماكن معينة بحيث يُمكن التحقّق من إجمالى أوزان البضائع التى يتم شحنها فى السفينة. وكان السبب فى ذلك واضحاً: فأولاً لم يكن أحد يريد محاولة رفع ثقل وزنه 10 أطنان برافعة قدرتها 5 أطنان تحاشياً للضرر، وثانياً كان هناك من يراقب إتزان السفينة أثناء شحنها بواسطة الضابط الأول للسفينة.

وحتى قبل إستخدام الآلات الحاسبة، كان إرتفاع خط التوازن Metacentric Hight وإعتدال الوضع Trim يُراقب مع كل قطعة من البضائع. فلم يكن أحد يريد أن تكون السفينة بعد شحنها وسيرها فى البحر شديدة التوتّر Too Stiff فتدفع أفراد الطاقم من مراقدهم، أو تكون السفينة شديدة الحساسية Too Tender مما يجعل أفراد الطاقم أن يكونوا عصبيّو المزاج Nervous. لذا كانت الصورة الدقيقة لكل قطعة من الشحنة فى كل عنبر يتم التأكد منها.

وبعد مرور حوالى 30 عام، فإن من الواضح أن أوزان الحاويات التى توضع فيها البضائع لم تعد تهمّ المخطّطين فى السفينة. والأكثر من ذلك أن الذين يقومون بشحن البضائع فى الحاويات فى مناطق شحنها فى البر يبدو أنهم أصبحوا لا يهتمّون بوزن البضائع التى يشحنوها فى الحاوية ولا حتى بمواصفاتها الفعليّة، ففى عدد من الحالات - عند معاينة محتويات بعض الحاويات - تم إكتشاف أن أوزان ومواصفات البضائع مختلفة تماماً عمّا تم الإعلان عنه. ومن جهة أخرى فإن طواقم سفن نقل الحاويات أصبحوا يشعرون أن واجبهم فقط هو نقل الحاويات من نقطة (أ) إلى نقطة (ب) وأصبحوا لا يهتمون بمعرفة السرّ وراء إخفاء البيانات الحقيقية لأوزان ومواصفات محتويات الحاويات، بقدر إهتمامهم بالتأكد من قفل أبواب الحاويات فقط.

وهناك أسباب قوية للقلق البالغ لدى السلطات وطواقم السفن. فكثيراً كانت بضائع خطرة تدخل فى الحاويات بدون إخطار طاقم السفينة، وكان الهدف من ذلك مُحاولة عامدة لإخفاء الحقائق، لأن مثل هذه الحاويات تحتاج إلى أن تُشحن على السفينة فى أماكن خاصة وبأسعار أعلى.

ومع الأحداث الإرهابية العالمية وما حدث فى 11 سبتمبر، أصبح التعرّف على محتويات الحاويات المشحونة على السفن مشكلة أمنية، وخاصة تلك الحاويات التى تتجه نحو الولايات المتحدة. وأصبح توضيح مواصفات محتويات الحاويات مطلباً أساسياً لدى السلطات، وأصبح لزاماً على طواقم السفن التحقق من ذلك. إلا أنه مع إهتمام السلطات وأطقم السفن بالتعرّف على محتويات الحاويات، فإن أوزان الحاويات لازال أمرٌ لا يحظى بالإهتمام لأنه أمر من مسئوليات طواقم السفن لحفظ توازنها.

ولعل الفجوة بين المسئولين فى السفينة والمسئولين فى محطة الحاويات هى التى تتسبب فى هذه المشكلة. فإن المسئولين عن شحن وتستيف الحاويات فى السفينة كانوا ضباط بحريين سابقين فى محطة الحاويات، فكانوا يعرفون أهمية أوزان الحاويات على إتزان السفينة. أما الآن فإن المسئولين عن هذا العمل أصبحوا ليس لديهم خبرة بحرية وأصبح شغلهم الشاغل إنجاز عملية شحن السفن بأسرع وقت ومغادرتها من محطة الحاويات، ومن جهة أخرى كانت أطقم السفن تهتم بأسلوب شحن الحاويات عليها وأصبحوا الآن يكتفون بالمعلومات التى ترد إليهم من محطة الحاويات بعد إتمام شحنها ويعتبرونها صحيحة وواقعية. كما لم يكن إتزان السفينة مشكلة فى سيرها فى البحر، لأن السفن كانت كبيرة ولديها فائض فى الحمولة والإتزان، وكانت الأحمال الثقيلة الغير مُعلن عنها فى نطاق تحمُّل السفن حتى الجيل الثانى من سفن الحاويات. لذا كانت أوزان الحاويات لا تشكّل أهمية حقيقية.

إلا أن الحوادث هى التى أثبتت عكس ذلك. فأحياناً كانت الحوادث تُظهر أن الخطأ كان من قبَل محطة الحاويات عندما كانت الحاويات الثقيلة جداً تُشحن فى منتصف السفينة مما قد يؤدى إلى إنهيار الحاوية وتفكّكها أو تمزيق أربطة تثبيت الحاوية أو أسلاك الرافعة التى تحملها. كما أن هذه الحاويات الثقيلة قد تتسبب - فى حالة البحر العالى - إلى إحداث تلفيات فى الحاويات التى تحتها أو إلى دفع الحاويات الجانبية إلى خارج السفينة لتسقط فى البحر.

وفى بعض الأحيان قد يكون الأمر أكثر خطورة إذا كانت سفينة الحاويات صغيرة مثل سفن التغذية Feeders والتى عادة ما لا يكون لديها فائض فى الإتزان كما هو الحال فى السفن الكبيرة، وذلك إذا تم شحن الحاويات الثقيلة فى الأدوار العليا مما يضر بإتزان السفينة بوجود ثقل عالى Top Weight فيؤدى ذلك إلى إنقلاب السفينة فى عرض البحر.

والحقيقة هى أن سفن نقل الحاويات الحديثة أقل متانة - بالمقارنة بسفن الجيل الأول والثانى والتى كانت لديها القوة الكافية لتحمُّل جميع أشكال المعاناة والجهد طوال عمرها. ورغم أن السفن الحديثة أكبر من سابقتها، إلا أنها تحتاج إلى معاملة خاصة فى توزيع الأحمال عليها لتفادى الإجهاد على أبنيتها.

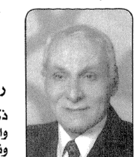
وتلك السفن الحديثة لا تلاقى المعاملة الخاصة المطلوبة، لأن العاملين فى السفن وفى محطات الحاويات لا يزالون يحتاجون إلى مزيد من الثقافة والتعليم عن أهمية الدقّة فى أوزان الحاويات، وهذا هو الذى يضع السفن فى مخاطر وقد يؤدى إلى قِصر عمرها أو وجوب إجراء إصلاحات وتقويّات فى أبدانها مما يكلّف أصحابها الكثير وينعكس ذلك على أجور النقل عليها.

والناقلون - لأسباب واضحة - شديدو القلق حول تعصبُّ عملائهم بإصرارهم على ضرورة قياس أوزان الحاويات، فإن رفض قبول أى شحنة بضائع هامة قد يؤدى إلى فقدان الثقة فى الناقلين فى زمن تشتد فيه المنافسة.

وهذه المشكلة يجب مواجهتها بسبب تزايد القلق من فقدان الحاويات من ظهر سفن الحاويات، علاوة على مخاطر إحداث التلفيات للسفن نفسها. وإلى جوار ذلك فإن هذه القضية تشمل المهارة الفنية والأمانة، فإن الإعلان الخاطئ عن أوزان الحاويات يُعتبر أمرٌ غير مقبول فى الوقت الذى تقدّم فيه شركات النقل البحرى أفضل الخدمات لعملائها.

الجزء الأخير

التلوث البيئى ... مخاطر وحلول



الحلول المتكاملة للمشاكل لا يمكن تنفيذها بأفكار ضيقة

رئيس الوزراء البريطانى الأسبق
ونسون تشيرشيل

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ - خبير ومستشار بحرى

ذكرنا فى العدد السابق ما هى البيئة ومفاهيم التلوث البيئى وأشكاله والتلوث الهوائى وأهم ملوثات الهواء والتلوث المائى وأنواعه وكذا التلوث البحرى ومن أين ينتج والتلوث النفطى والتلوث الإشعاعى والصوتى ونستكمل فى هذا العدد الإتفاقيات والبروتوكولات والمعايير البيئية وحلول التلوث البيئى

تاريخياً .... لكى لا ننسى

* فى الساعة الثامنة و15 دقيقة صباح 6 أغسطس 1945 ألقت قاذفة قنابل أمريكية يقودها الكولونيل بول تيبتسى قنبلة نووية معبأة باليورانيوم تزن 4.5 طن أطلق عليها الاسم الكودى (الولد الصغير) فى وسط مدينة هيروشيما اليابانية وتحولت المدينة - بعد ثوان إلى كومة من اللهب وغطى الظلام المدينة وأسفر ذلك عن سقوط حوالى 140 ألفاً بين قتيل وجريح مات معظمهم متأثرين بالإشعاع النووى وفى التاسع من أغسطس 1945 - بعد ذلك بثلاثة أيام - ألقت قاذفة قنابل أمريكية أخرى قنبلة نووية أخرى محشوة بالبلوتونيوم أطلق عليها الاسم الكودى (الرجل السمين) على مدينة نجازاكى اليابانية أبادت 300 ألفا بفعل الإشعاع النووى.

* فى الساعة العاشرة و25 دقيقة صباح 2 ديسمبر 1984 تسرب أكثر من 40 طناً من الغازات القاتلة من مصنع الأسمدة التابع لشركة يونيون كاربايد بمدينة بهوبال الهندية حيث تسرب غازاً Methyl Iso cyante , Hydrogen cyanide من صهريج لتخزين المواد الكيماوية أثناء عملية صيانة روتينية وغطت سحابة غازات كثيفة منطقة مساحتها 40 كيلو متر يقطنها أكثر من نصف مليون إنسان ومات 120 ألف وأصيب 358 ألف نتيجة استنشاق الغازات الذى أدى إلى إصابتهم بهبوط حاد فى التنفس والدورة الدموية وكانت أسوأ كارثة تلوث صناعية فى تاريخ العالم.

* فى الساعة الواحدة و23 دقيقة صباح 26 أبريل 1986 انفجر وانصهر واحترقت الأجزاء الجرافيتية للمفاعل النووى الرابع فى محطة تشرنوبل للطاقة النووية على بعد 110 ميل إلى الشمال من العاصمة الأوكرانية كييف وأصدرت السلطات السوفيتية بياناً قصيراً جاء فيه: «وقع حادث فى محطة تشرنوبل للطاقة النووية وقد تعرض أحد المفاعلات النووية للضرر وجار إتخاذ الإجراءات لإزالة عواقب الحادث كما تقدم المساعدات للضحايا وقد تم تشكيل لجنة حكومية» وتم إبلاغ كافة البلدان والقرى القريبة بمغادرة سكانها فوراً دون أى إبطاء ودون أن يأخذوا لأى سبب من الأسباب أياً من ممتلكاتهم مهما كانت ثمينة أو صغيرة وراح ضحية هذا الحادث آلاف من القتلى المشوهين.

* دفعت عملاقة صناعة النفط «اكسون» خمسة بلايين دولار غرامة عن الأضرار البيئية التى سببها تسرب النفط من الناقلة «اكسفرت فالديز» فى الاسكا عام 1989.

* فى 23 يناير 1991 قام العراق بتفريغ كميات هائلة من النفط (نحو خمسة ملايين برميل) من المرافق البترولية التى كان يسيطر عليها فى الخليج العربى مستهدفاً تحويل الخليج (1000 كيلو متر طول × 300 كيلو متر عرض ومساحته 75000 ميل مربع) إلى بحيرة بترولية عامة لإعاقة عمليات الإنزال لقوات التحالف الدولى وشكلت هذه الكمية بقعة زيت طولها 130 كيلو متر وعرضها 20 كيلو متر وأدى ذلك إلى انعكاسات سلبية خطيرة على البيئة الحياتية البحرية كما قام العراق باشعال النيران فى 732 بئراً بترولية فى الكويت وأدى ذلك إلى تصاعد مقادير كبيرة من الدخان الذى يحتوى على غاز وأبخرة نفطية ووصلت سحب الدخان إلى اليابان.

الاتفاقيات والبروتوكولات والمعايير البيئية

لقد بدأ الاهتمام بمشاكل البيئة يحظى باهتمام متزايد فى العالم تعقد لها المؤتمرات والندوات لدراستها ومحاولة إيجاد الطرق المختلفة للحد من تأثيراتها وانعكاساتها على حياة البشر، وتعتبر المحافظة على البيئة والتوازنات الطبيعية من أساسيات التنمية الاجتماعية والبشرية فقد تضررت البيئة كثيراً بسبب النشاطات البشرية المختلفة على جميع المستويات وأصبح من الضرورى الاهتمام أكثر بما أصبح يعرف «بالكوارث البطيئة» التى يبدو تأثيرها مهمل على المدى القصير لكنه قد يكون مأساوياً على المدى الطويل.

* أعلنت الجمعية العامة للأمم المتحدة فى عام 1972 يوم 5 يونيو من كل عام يوماً عالمياً للبيئة كما صدقت على تأسيس برنامج الأمم المتحدة للبيئة من أجل العمل على زيادة الوعى بقضايا البيئة وتحفيز القيادات السياسية والعامة على العمل من أجل الحفاظ عليها وصونها.

* أشهر الاتفاقيات الدولية المعنية بالبيئة هو ما يعرف ببروتوكول «كيوتو» والذى دخل حيز التنفيذ فى 16 فبراير 2004 ووقع عليه 141 دولة مع امتناع أمريكا واستراليا وهو يعنى :
- تنظيم التزامات الدول الصناعية لخفض إنبعاثاتها من الغازات الملوثة وبخاصة غاز ثانى أكسيد الكربون المسئول عن تغيير المناخ والاحترار الكونى .
- التقليل من استخدام الفحم والبترول والإعتماد على الطاقات البديلة.

* أصدر البنك الدولى عام 2005 تقريراً عن معايير البيئة المستدامة Environment sustainability indexes والذى وضعه خبراء للبيئة من أنحاء العالم وينص على :
1- وجود 76 مقياساً لابد من إجراءها حتى يمكن الحكم على البيئة بشكل سليم.
2- تندرج القياسات تحت 28 بنداً بيئياً فرعياً.
3- يخضع تطبيق المعايير لنظام احصائى دقيق.

ترتب الدول بحسب هذا المعيار إلى سبع مجموعات، ويشير التقرير إلى أن :
- الدولة الأولى عالمياً فى مجال المحافظة على البيئة ونظافتها هو فنلندا.
- الدولة الأولى عربياً هى تونس .
- احتلت مصر الترتيب 115 ضمن 157 دولة خضعت لهذا المقياس الدولى مع تصنيفها فى المجموعة السابعة والأخيرة!!

فى حكمها الصادر فى 9 ديسمبر 1994 فى قضية Lopez ostra أكدت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان على أن المادة 8 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان عام 1950 تشكل الأساس غير المباشر لاحترام الحق فى البيئة النظيفة وخلصت المحكمة إلى أن التلوث البيئى الناجم عن الترخيص لأحد المصانع للقيام بأعماله ونشاطاته الصناعية بالقرب من منطقة سكنية يمثل انتهاكاً للحق فى الحياة الخاصة النظيفة.

... وشهد شاهد من أهلها!!

يشير التقرير السنوى عن حالة البيئة فى مصر لعام 2006 الصادر من وزارة الدولة لشئون البيئة إلى :

* ارتفاع تركيزات الملوثات المختلفة فى الهواء (ثانى أكسيد الكربون والرصاص وثانى أكسيد النتروجين والجسيمات الدقيقة والسحابة السوداء) متجاوزا الحد المسموح به فى القاهرة الكبرى .
* ارتفاع نتائج رصد الدخان الأسود فى منطقتى كوم امبو وغيط العنب بالإسكندرية عن الحدود المنصوص عليها فى اللائحة التنفيذية لقانون البيئة رقم ٤ لسنة 1994 .
* ارتفاع التلوث الهوائى من الأتربة والغبار والانبعاثات الخطيرة المتطايرة بمنطقتى الدخيلة والبيطاش السكنية المحيطة بميناء الدخيلة البحرى .
* ارتفاع مستويات الضوضاء المكافئة عن الحدود المسموح بها نهاراً بنحو 16 ديسيبل ومساء بنحو 20 ديسيبل وليلاً بنحو 25 ديسيبل نتيجة ارتفاع معدل مرور المركبات واستخدام آلات التنبيه.
* ارتفاع مستويات تلوث 24 موقعاً بالمياه الساحلية بالبحر الأحمر وخليجى السويس والعقبة خاصة فى الشاطئ العام لمدينة السويس وجنوبها ورأس غارب وسفاجا والشلاتين على ساحل البحر الأحمر وتلوث ميناء شرم الشيخ وخليج نعمة بكترولوجياً نتيجة لزيادة أعداد الزوار.

حلول التلوث البيئى

يجب أن ترتكز إستراتيجية حماية البيئة على عدة محاور أهمها:

أولاً: إنشاء نظام للرصد البيئى يشتمل على :
1- شبكة رصد ملوثات الهواء.
2- شبكة رصد نوعية المياه الساحلية البحرية.
3- شبكة رصد الانبعاثات الناجمة عن صناعة الأسمنت.
4- شبكة رصد جودة مياه الشرب.
5- شبكة رصد الضوضاء.

ثانياً: إنشاء قاعدة بيانات تضم جميع البحوث التطبيقية فى مجال البيئة وأفضل المقترحات والإجراءات العالمية لحماية البيئة.

ثالثاً: إتباع المنهج العلمى فى التخطيط للسياسات البيئية وتشجيع الأفكار والمبادرات الرائدة فى مجال تحسين نوعية البيئة للحفاظ على الموارد الطبيعية ووضع البعد البيئى ركيزة أساسية فى مختلف القطاعات التنموية.

رابعاً: وضع أساليب الحد من مخاطر الكوارث البيئية فى مرحلة ما قبل حدوثها ووضع الإطار المناسب لمواجهة الأحداث الطارئة وسبل إستعادة الأوضاع إلى ما كانت عليه ووضع السيناريوهات لمواجهة الكوارث البيئية المحتملة.

خامساً: إعداد كوادر متخصصة تقوم بعمليات الرصد والمتابعة لجميع التعديات والملوثات وحصر كل صور التلوث الكيميائى والبيولوجى .

سادساً: ترسيخ أهمية دور المجتمع وتغيير أنماط السلوك والعادات السلبية فى التعامل مع البيئة عن طريق:





تابع التلوث البيئى ... مخاطر وحلول

– تنمية الوعى البيئى لجميع قطاعات المجتمع عن طريق أجهزة الإعلام المقروءة والمسموعة والمرئية .

– التشدد على الالتزام بالمقاييس والمعايير البيئية.

– نشر الثقافة البيئية لتجنب الممارسات البيئية الخاطئة والسلبية التى تضخمت واتسعت وطالت مختلف جوانب حياتنا.

سابعاً: يشدد دكتور مصطفى طلبه مدير برنامج الأمم المتحدة للبيئة الأسبق على ضرورة مواجهة الأسباب الحقيقية للتلوث ويؤكد أن قانون البيئة رقم 4 لسنة 1994 لم ينجح – حتى الأن – فى التخفيف من هذا التلوث بكافة أنواعه سواء فى الهواء أو الماء أو الأرض لأنه:

1- يحمل العديد من جوانب الضعف خاصة فيما يتعلق بالعقوبات ضد المخالفين.

2- يفتقد إلى وجود حوافز فى صورة اعفاءات جمركية أو ضرائبية على الأنشطة والأجهزة صديقة البيئة.

ثامناً: ضرورة إستخدام مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة كالشمس والرياح لتخفيف الإنبعاثات الغازية والحرارية الناجمة من إستخدام الطاقة التقليدية كالفحم والبترول.

تاسعاً: تشجيع القطاع الخاص والإستثمارى للإستثمار البيئى وإستخدام الطاقة النظيفة وتشجيع الأعمال والمبادرات الفردية والجماعية التى من شأنها المساهمة فى حماية البيئة الطبيعية.

عاشراً: يرى الدكتور محمد الزرقا خبير البيئة الدولى والعضو العربى الوحيد فى اللجنة الفنية لقضايا البيئة بمحكمة العدل الدولية أنه فى ظل عدم إمتلاك وزارة شئون البيئة لآليات تنفيذ أو إمكانات لإجبار المواطن على إتباع سلوكيات بيئية سليمة ضرورة تغيير إسم وزارة شئون البيئة ليكون حماية البيئة لأن كلمة حماية تستلزم سلطة لحماية البيئة ولكن كلمة شئون تعنى إقتصار دورها على التنسيق بين الوزرات

الحادى عشر: تفعيل توصية المشاركون فى المؤتمر الثالث للإصلاح الذى نظمه منتدى الحوار والإصلاح بمكتبة الإسكندرية (مارس 2006) خلال محور البيئة بضرورة مراعاة العلاقة الإيجابية بين الفقر والتدهور البيئى وضرورة التنسيق والتعاون بين الجامعات ومراكز البحوث وجهاز شئون البيئة.

الثانى عاشر: المشكلة والحل:

نوع التلوث	الإجراءات
الهوائى	* التوسع فى استخدام الغاز الطبيعى فى المنشآت الصناعية الكبرى ومحطات القوى الكهربائية الحرارية كوقود صديق للبيئة. * التوسع فى زراعة الأشجار وزيادة مساحات المناطق الخضراء لتقليل انبعاثات الغازات الملوثة مثل ثانى أكسيد الكربون ولامتصاص عوامل التلوث الأخرى من الهواء. *التوسع فى إنتاج بنزين خال من الرصاص. * التوسع فى إنشاء مراكز لفحص عوادم السيارات وربطها بتراخيص السيارات. *نقل مصانع الأسمنت وورش اصلاح السيارات والصناعات العشوائية المتخللة المناطق السكنية خارج كردون المدن. * التصدى للسحابة السوداء بعدم السماح بحرق قش الأرز. * حفز وتشجيع سياسة إعادة تدوير المخلفات والاستفادة منها فى صناعات أخرى. * التشدد فى وضع حد لتلك المشاهد المتفرقة من مظاهر الوعى البيئى السلبى للمواطنين (القاء القمامة والمخلفات – ذبح الأضاحى فى الشوارع – قطع الأشجار وتقليص المساحات الخضراء ... إلخ). * رصف الشوارع للحد من الأتربة المتصاعدة من الشوارع غير المرصوفة. * تفعيل القانون رقم 38 لسنة 1967 والمعدل بالقانون رقم 31 لسنة 1971 بشأن النظافة العامة فى مصر
المائى	* الوسيلة المثلى هى تجنب إلقاء الملوثات فى النيل والمسطحات المائية لأن منع الضرر قبل حدوثه أولى من معالجته بعد حدوثه. * تكثيف نقاط التفتيش لمنع إلقاء المخلفات فى مجرى النيل والترع والبحيرات. *عدم صرف المياه الزائدة عن حاجة الأراضى الزراعية فى نهر النيل والترع. * عدم صرف مخلفات الصناعة والمدن فى نهر النيل والترع والقنوات والبحيرات. * التخلص من الطحالب والنباتات المائية الملوثة للمياه. * معالجة مياه المجارى قبل تصريفها إلى المسطحات المائية . * ربط السياسة الزراعية بخطط صون البيئة وحمايتها وترشيد إستخدام المبيدات والأسمدة الكيماوية.

نوع التلوث	الإجراءات
تابع المائى	* حد وضع لطفح المجارى شبه الدائم – خاصة فى الأحياء الشعبية والعشوائية – المكتظة بالسكان والذى تختلط فيه مياه الصرف الصحى مع مياه الشرب . * تدوير المخلفات الزراعية للاستفادة منها كعلائق للحيوانات لإرتفاع محتواها من السليلوز وللتغلب على نقص العوائق المطلوبة. * اتخاذ إجراءات إيجابية وحازمة لتفعيل وتطبيق قانون البيئة رقم 4 لسنة 1994 الذى يمنع الصرف الزراعى والصناعى والصحى فى النيل والمسطحات المائية دون معالجة. * توفير مراعين لاستقبال مخلفات السفن النهرية والسياحية والعائمات مع توفير سبل الوصلات اللازمة (خراطيم وخلافه) لإستقبال مخلفات هذه السفن بغض النظر عن كونها متراكية على المراسى جنبا إلى جنباً بأعداد كثيرة. * التفتيش المفاجئ والدورى على السفن النهرية والعائمات وتجريم إلقاء مخلفاتها فى مجرى النيل. * تفعيل القانون رقم 48 لسنة 1982 المختص بحماية نهر النيل
البحرى	* تعزيز مساحة الوعى البيئى لدى الأفراد والهيئات ذات الصلة بالحياة البحرية. * التشدد فى تنفيذ بنود الكود Marpol بشأن منع التلوث البحرى بالزيت من السفن والناقلات ومتابعة ومراقبة السفن فى الموانى المصرية وفى المياه الإقليمية على البحر المتوسط والبحر الأحمر وخليجى السويس والعقبة. * الاستفادة من التجارب والخبرات الدولية فى مكافحة التلوث البحرى وحماية الحياة البحرية من أى تدهور أو فساد.
النفطى	* استخدام الحواجز الطافية لحصار بقعة الزيت والحيلولة دون انتشار النفط. * استخدام المواد الخاصة التى تعرقل حركة البقعة النفطية جزئياً. * استخدام طريقة المص بواسطة أجهزة خاصة تفصل النفط عن الماء. * استخدام الكاشطات لكشط طبقة النفط السميكة الطافية فوق سطح الماء.
الإشعاعى	* المتابعة المستمرة على مدار الساعة لقياس مستويات الاشعاع فى الهواء والماء والتربة. * الأخذ بالمعايير الاحترازية ومعايير السلامة والأمان. * الاستخدام الدقيق لأجهزة قياس مستويات الاشعاع. * احترام المعاهدات والمواثيق الدولية والبيئية.
الصوتى	* منع استخدام آلات التنبيه فى السيارات فى الأماكن المزدحمة. * منع استخدام مكبرات الصوت فى الأفراح والمآتم والموالد خارج نطاق الأماكن المخصصة لها. * نقل الورش إلى أحياء صناعية بعيداً عن المناطق السكنية. * بناء المطارات بعيداً عن المدن لتفادى الأصوات العالية لحركات الطائرات. * الالتزام بمعايير خفض الضوضاء. * تفعيل القانون رقم 45 لسنة 1949 الخاص بتنظيم إستخدامات مكبرات الصوت حتى يعود الهدوء إلى الشارع المصرى ويعود المواطن المصرى أعصابه.

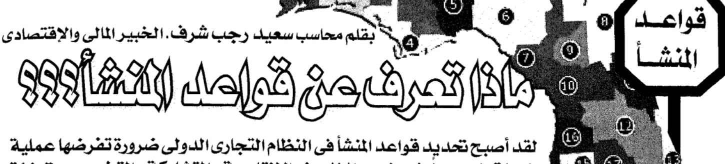
وهناك ثلاثة ملاحظات هامة لابد من توجيه نظرك – عزيزى القارئ – إليها وهى:

الملاحظة الأولى : يتمتع الإسلام بنظرة أوسع وأعمق للبيئة حيث طالب الإنسان – منذ أكثر من 14 قرناً – أن يتعامل مع البيئة من منطلق أنها ملكية عامة يجب الحفاظ عليها حتى يستمر الوجود حيث قال الله سبحانه وتعالى : {**ولا تفسدوا فى الأرض بعد إصلاحها ذلك خيرٌ لكم إن كنتم مؤمنين**} (الأعراف: 85).

الملاحظة الثانية : اهتمام الدولة بالبيئة والمحافظة عليها وحمايتها أحد مظاهر تقدم الدول وتحضرها والحماية يجب أن تكون قبل حدوث التلوث وليس بعده لتوفير نفقات إزالة التلوث مما يتطلب ضرورة التوعية الشعبية لتعميق المشاركة المجتمعية لأنه يستحيل التصدى للتلوث البيئى بمعزل عن دور فاعل للمواطنين.

الملاحظة الثالثة : تفرض المشكلات الاقتصادية سطوتها وتأخذ الأسبقية دائماً فى برامج الدول الفقيرة والنامية (ونحن منها) تاركة حماية البيئة فى مؤخرة قائمة الأولويات ولا تعطى لهذه القضية حقها من الاهتمام ولا تسعى إلى حلها بل وإلى تصديرها إلى الأجيال القادمة .

... وليس صحيحاً أن مسئولية حماية البيئة تقع على عاتق وزارة شئون البيئة وحدها الأكثر دقة أن الوعى البيئى للمواطن يجب أن يصل إلى الدرجة التى يدرك فيها أن ذلك لحمايته وحماية أسرته وقد يكون الأقرب إلى الصواب القول أن المحافظة على البيئة وحمايتها هو ذلك الفكر الغائب فى مصر!!



بقلم محاسب سعيد رجب شرف، الخبير المالى والإقتصادى

ماذا تعرف عن قواعد المنشأ؟؟؟

لقد أصبح تحديد قواعد المنشأ فى النظام التجارى الدولى ضرورة تفرضها عملية العولمة خصوصاً فى ضوء الظروف الإنتاجية والمتشابكة والتخصص وتجزئة عمليات الإنتاج إلى عمليات صغيرة ومتناهية الصغر ، الأمر الذى يستلزم معه وضع قواعد واضحة وحاسمة لتحديد المصدر الوطنى لسلعة معينة -

وتتمثل أهمية هذه القواعد فى أن عدداً لا بأس به من آليات السياسة التجارية وتفاوت إستخداماتها مثل إجراءات الإغراق والرسوم التعويضية وإجراءات الوقاية مما يستوجب التعرف على مصدر السلعة فضلاً عن ازدياد أهمية تنسيق قواعد المنشأ بسبب زيادة المشكلات الناتجة عن إختلافها وزيادة عدد منازعات المنشأة الناتجة عن إختلافها - وزيادة عدد منازعات المنشأة الناتجة عن ترتيبات الحصص والتفرقة بين استخدام الترتيبات التجارية التفضيلية بقواعد المنشأ لمجموعات الدول النامية والدول الأقل نمواً من ناحية بل وداخل كل من هاتين المجموعتين من ناحية أخرى - لكل ما تقدم فإن الأمر استلزم وضع قواعد محددة للمنشأ الوطنى للسلع المستوردة - وفى ظل الإتفاقيات الدولية التى تحدد المنشأ الوطنى للسلع فى إطار نظم التجارة الدولية - فإنه من الوهلة الأولى كان من المهم تحديد ضوابط قواعد المنشأ - كما كان من المهم تشجيع كافة الدول على الدخول فى مفاوضات لوضع برنامج متناسق لقواعد غير تفضيلية للمنشأ حيث تقوم جميع الدول الأعضاء فى المدى الطويل بتطبيقه.

وعلى العموم فإن قواعد المنشأ اهتمت بالأمور الآتية:

1- ألا تقوم الاتفاقيات الخاصة بالمنشأ بتقييد وإعاقة التجارة الدولية.

2- ألا يكون لاتفاقيات قواعد المنشأ آثاراً على التجارة الدولية.

3- أن تقوم قواعد المنشأ على ما يعرف بالمعايير الايجابية بمعنى أن يتم اقرار هذه المعايير على أساس ما يحدد المنشأ.

4- الا يتم تطبيق القواعد بأثر رجعى على السلع.

5- أن تدار هذه القواعد بطريقة تتسم بعدم التحيز والشفافية.

6- أن تخطر منظمة التجارة العالمية عند إحداث تعديل أو إضافة قاعدة منشأ جديدة بمدة كافية.

ومن المهم الإشارة هنا إلى أن هناك ثلاثة معايير يمكن على أساسها منح شهادة المنشأ - ويمكن أن تستخدم أى دولة معياراً واحداً أو تأخذ بمعايير مختلطة للمعايير الثلاثة الأساسية والتى تتلخص فى الآتى :

المعيار الأول: تغيير البند الجمركى :

حيث يعتبر تغيير البند الجمركى من بند إلى أخر وهو ما يضفى على السلعة تحولاً جوهرياً فى عملية إنتاجها معياراً هاماً فى تحديد بلد المنشأ - فإن عملية الإنتقال من بند جمركى إلى بند جمركى آخر هى التى تحدد منشأ السلعة الجديدة - وهو الأمر الذى يستلزم معه تحديد البنود والبنود الفرعية بوضوح وفقاً للتصنيف الدولى المتبع وهو ما يعرف بالنظام المنسق للتبويب الجمركى - فعندما تقوم دولة ما مثلاً بإستيراد الورق ويتم تحويله إلى كتاب مطبوع تكوين الدولة التى قامت بعملية التحويل هى دولة منشأة الكتاب.

المعيار الثانى: النسبة المئوية للقيمة:

يأخذ هذا المعيار بفكرة القيمة المضافة - فتحويل خامة الورق إلى كتاب هى مرحلة يترتب عليها قيمة مضافة وتحسب القيمة المضافة على أساس قيمة السلعة التى إستخدمت وهى مادة خام - والفرق بينها وبين الإنتاج الجديد - غير أن هذا المعيار أكثر تعقيداً مما يبدو حيث يتطلب فى إطار عملية إنتاجية متكاملة الأخذ فى الاعتبار أن القيمة المضافة على أساس تكاليف الإنتاج سواء تلك المرتبطة بصورة مباشرة أو غير مباشرة وغالباً ما يتم حساب ذلك بالنسبة المئوية ويطلق على هذه الطريقة بـ Ad - Valorem ويتطلب هذا المعيار عند إستخدامه تحديد النسبة وطريقة حسابها.

المعيار الثالث: العمليات المحددة:

حيث يمكن تحديد بلد المنشأ أيضاً على أساس أخر دولة أجرت عملية تحويل جوهرية على المنتج فى سلسلة الإنتاج أو التحويل مع ضرورة النص على نوع العملية التى تحدد منشأ السلعة أى إذا ما كانت عملية تصنيع أو تعدين أو إستخراج. وحتى الآن لم يمكن التوصل إلى نتائج محددة لبرنامج عمل متسق لقواعد المنشأ غير التفضيلية أسباباً عديدة يمكن ذكرها على سبيل المثال لا الحصر وهى صعوبة تعريف المصطلحات المختلفة التى تساهم فى تعريف قاعدة المنشأ لكل سلعة أو قطاع سلعى معين وطرق الحصول على السلع فضلاً عن العمليات الخاصة بحفظ السلع وعمليات الشحن والنقل والتعبئة والتجهيز وهى ما تعرف بعمليات التصنيع الدنيا والتى لا تكفى فى حد ذاتها لإضفاء صفة المنشأ.

الاعلان المشترك لقواعد المنشأ التفضيلية:

وفى هذا المجال يمكن أن نستعرض قواعد المنشأ التفضيلية - حيث أن البرنامج المنسق لقواعد المنشأ يقتصر على معالجة القواعد غير التفضيلية للمنشأ - وقواعد المنشأ التفضيلية هى تلك القواعد التى تمنحها دولة لدولة أخرى عضو فى منظمة التجارة العالمية على أساس تفضيلى والذى أصبح إستخدامها متكرراً ومألوفاً فى ظل التكتلات الإقتصادية ومناطق التجارة، ويقر هذا الاعلان واقع قيام بعض الدول الأعضاء بتطبيق قواعد تفضيلية للمنشأ منفصلة عن قواعد المنشأ غير التفضيلية وتتشابه الضوابط المعنية بتطبيق قواعد المنشأ التفضيلية - ويتم تحديد منشأ السلعة على أساس المواد التى تشملها من مواد خام ومكونات تستخدم لإنتاج سلعة أخرى شريطة ألا تزيد نسبة هذه المواد عن 20 فى المائة من سعر السلعة

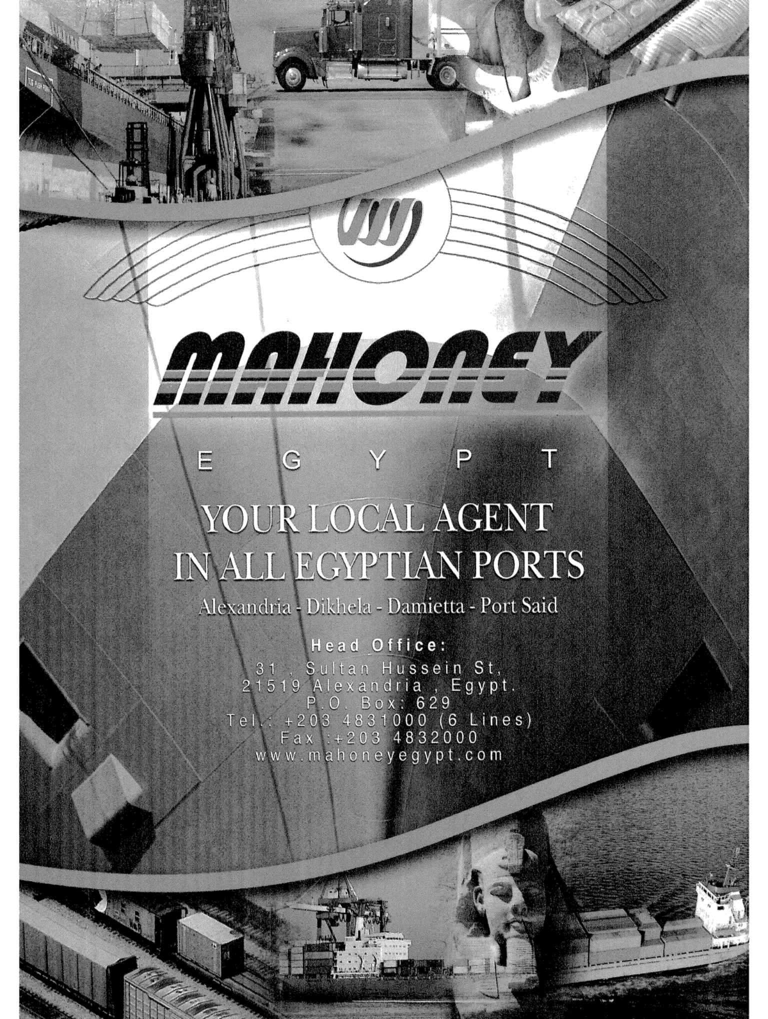
أما بالنسبة لقواعد المنشأ وترتيبات التعاون الفنى والإدارى بين مصر والاتحاد الأوربى فقد منح البروتوكول الرابع الملحق باتفاقية الشراكة المصرية الأوروبية والذى دخل حيز التنفيذ فى أول يناير 2004 مصر وفقاً للمادة 3 ميزة التراكم الثنائى للمنشأ Bilateral Cumulation مع دول الاتحاد الأوروبى وهو ما يعنى السماح للمُصنع والمُصدر المصرى باستيراد مدخلات إنتاج ذات منشأ دول الاتحاد الأوروبى تم إستخدامها فى تصنيع سلع تكتسب المنشأ المصرى دون الحاجة للالتزام بقاعدة إدخال عمليات تصنيع أو تحويل جوهرية عليها ثم تصديرها للأسواق الأوروبية وفقاً لترتيبات التجارة التفضيلية بين الطرفين.

ولعل من أهم سمات قواعد المنشأ التفضيلية أنها تحظر على السلطات الوطنية فى الدول المتعاقدة رد الرسوم الجمركية (الدروباك) على مدخلات الإنتاج المستوردة من دول ثالثة وذلك إذا ما تم تصدير السلع النهائية وفقاً للمزايا والتخفيضات الجمركية المتفق عليها بين الدول المتعاقدة - ولعل الهدف من ذلك هو المساواة بين اللاعبين الإقتصاديين (مصنعين ومصدرين) فى الدول المتعاقدة وعدم منحهم ميزة تنافسية على حساب الآخر وكذا المساواة فى المعاملة بين المنتجات المحلية والمنتجات المستوردة من الدول المتشاركة فى ترتيبات تجارة تفضيلية.

وبتطبيق ما تقدم على مصر فإنه تم الحظر على السلطات المصرية والاتحاد الأوروبى رد الرسوم الجمركية على مدخلات الإنتاج المستوردة من دول ثالثة إذا ما تم تصدير السلع النهائية للأسواق الأوروبية أو المصرية وفقاً لترتيبات التجارة التفضيلية بين الطرفين غير أن المفاوض المصرى نجح فى التوصل مع الاتحاد الأوروبى لترتيبات إنتقالية مؤقتة فى هذا الشأن تتمثل فى السماح لمصر برد الرسوم الجمركية لمدة 6 سنوات من تاريخ دخول إتفاق المشاركة حيز النفاذ أى حتى نهاية عام 2009 وبعد ذلك أى ابتداء من عام 2010 يسمح لمصر بتطبيق ترتيبات رد الرسوم الجمركية أو الاعفاء من الرسوم الجمركية أو أية رسوم أخرى لها نفس الأثر على المواد المستخدمة فى تصنيع منتجات ذات منشأ مع الحفاظ على رسم جمركى قدره 5 فى المائة بالنسبة للسلع الصناعية و10% فى المائة على المنسوجات على أن تراجع هذه الترتيبات قبل نهاية الفترة الانتقالية لإنشاء منطقة تجارية حرة بين مصر والاتحاد الأوروبى أى قبل عام 2016.

وبعد .... فإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع قواعد المنشأ - وهى من الموضوعات المهمة بالنسبة لقارئ هذه المجلة.

والله الموفق


MAHONEY
E G Y P T
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com





الفريق/ أحمد على فاضل
رئيس هيئة قناة السويس

م/ محمد عزت الداودى درغام
رئيس مجلس الإدارة

نبذة عن الشركة رمز للقطاع العام

* أنشأت الشركة فى عام 1961 ميلادية وعدد العاملين بها لا يزيد عن 1500 عامل وفنى .
* تمتلك الشركة عدد / 2 ترسانة بالإسماعيلية وأبو قير بالإسكندرية وتتميز ترسانة الإسماعيلية بالقزق الميكانيكى حمولة وزن حتى 1500 طن وتقوم بإجراء العمرات والإصلاحات وصيانة معدات وآلات السفن للوحدات العائمة بجميع أنواعها.
* وبتصميم المصريين والعمال وبإرشاد السيد الفريق / أحمد على فاضل رئيس الهيئة حصلت الشركة على العديد من الشهادات لمواكبة التحديث والتطوير فحصلت على شهادات IMCA الخاصة بأعمال الغطس HSE - ISM- ISO 9001 - 2000

نشاط الشركة

1- بناء وإصلاح السفن والإنشاءات البحرية والحديدية:

* الوحدات البحرية (القاطرات البحرية واللنشات السريعة ولنشات الخدمة والركاب والصنادل).
* الإنشاءات البحرية والإرشادات الملاحية (المنصات البحرية للبترول وشمندورات التغذية الإضاءة والإرشاد والفنارات).
* الأعمال الحديدية (تصميم وتصنيع وتركيب وصيانة الخزانات للوقود والمياه وخطوط المواسير البرية والبحرية وصوامع الغلال).
* إصلاح وصيانة السفن (رفع الوحدات العائمة حتى وزن 1500 طن لإجراء العمرات والإصلاحات والصيانة).

2- العمليات البحرية والبرية:

* تصميم وإنشاء وتركيب وصيانة وتشغيل وإصلاح (المنصات البحرية البترولية والمراسى العائمة بأنواعها وتنمية حقول البترول والأرصفة البحرية وشمندورات الإضاءة والإرشاد والفنارات ومحطات معالجة المياه والتحلية والصرف الصحى وصهاريج الوقود والمياه وخطوط المواسير والصوامع المعدنية للغلال وإنشاء الخطوط البحرية حتى قطر 52 بوصة وتطقيم الوحدات البحرية والأعمال التحت مائية).

إنجازات الشركة

1- تم تأسيس شركة إدكو لخدمات التكريك «شركة ذات مسئولية محدودة» للعمل بنظام المناطق الحرة مشاركة بين شركة التمساح لبناء السفن - إحدى شركات هيئة قناة السويس وشركة دتش دريدجنج بي. فى الهولندية.

2- اسند للشركة أعمال بحوالى 50 مليون جنيه فى مجال الخدمات البحرية لشركات البترول مثل تأجير الورش العائمة وسفن خدمة البترول وسفن الصيانة البحرية لحقول الغاز والبترول.

* فازت الشركة بمناقصة عالمية إصلاح خط الشحن الخاص «بميناء سيدى كرير» لصالح شركة «سوميد» بقيمة 4 مليون دولار.
* تم التعاقد مع الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية عن طريق هيئة قناة السويس لصيانة المساعدات الملاحية والعائمات بخليج العقبة والسويس.
* نجحت الشركة فى التعاقد مع قوى متعددة الجنسيات لرفع وإصلاح سفنها على قزق الشركة فى الإسماعيلية بدلاً من الذهاب إلى ميناء حيفا الإسرائيلى .
* جارى التعاقد مع هيئة قناة السويس لبناء 3 قاطرات قدرة 1600 حصان.
* جارى تشطيب قاطرتين قدرة 5 آلاف حصان ويتم تسليمهم يناير 2007.
* جارى تجهيز أسطول الشركة البحرى "TIMHOPE"، "TIMBARG" لمد خط بحرى لصالح شركة «بتروبل» بمنطقة بلطيم.
* جارى التعاقد مع شركة «بتروبل» لتنفيذ أعمال سحب الخطوط البحرية بالخليج العربى والسعودية
* جارى التعاقد مع شركة PMS لخدمات البترول البحرية فى تنفيذ أعمال الصيانة وإنشاء البنية التحتية لحقول البترول لشركة بترول خليج السويس.
* جارى عمل اصلاحات لسفن شركة فاماريدايف وسوميد وهيئة ميناء دمياط.
* جارى تنفيذ أعمال صيانة وتكريك المجرى الملاحى ومنطقة الدوران والإرساء بميناء إدكو الخاص بشركة ELIVG «الشركة المصرية لتشغيل مشروعات إسالة الغاز الطبيعى». ونتيجة لنجاح هذه المشروعات وافقت شركة ELIVG على مد العقد من 3 إلى 8 سنوات .
* جارى المشاركة مع هيئة قناة السويس فى انتشال الكراكة «الخطاب» بواسطة الغطاسين والمعدات المؤهلة عالمياً والحاصلة على شهادة IMCA.
* جارى صيانة شمندورات الشحن والتفريغ «ميناء السخنة» و«ميناء سيدى كرير الخاص بشركة سوميد».
* جارى أعمال الصيانة والتكريك فى ميناء السخنة لصالح شركة «النساجون للبتروكيماويات».
* جارى الحصول على شهادة ISO 1801.
* تقوم الشركة بتطوير وحداتها البحرية لتواكب متطلبات شركات البترول والغاز العالمية بعد أن حصلت على شهادات التطابق للعمل معهم.
* تقوم الشركة بتدريب ورفع كفاءة أطقم الوحدات بالشركة بمعهد تدريب الموانى والهيئة المصرى لسلامة الملاحة البحرية.
* كما تقوم الشركة بتحديث وتطوير أنظمة المخازن والحسابات والإدارة، واستخدام برامج الحاسب الآلى المتخصصة فى كافة الإدارات والأقسام.



المقر الرئيسى : «1» شارع الورشة خارج المنطقة الجمركية الإسماعيلية — ت: 3919599 064 2+ / ف: 3919353 064 2+
فرع الإسكندرية: 112 عبد السلام عارف - مظلوم - جليم — ت: 5835948 30 2+ / ف: 5828292 03 2+
فرع القاهرة: 17 أمساكن شيراتون إسكان مصر للتعمير - مصر الجديدة — ت: 2665990 02 2+ / ف: 2665988 02 2+
أبو قير: ساحل البحر الميت — ت: 5624032 03 2+ / ف: 5624058 03 2+

البريد الإلكترونى
info@timsahshipbuildingoffshore.com
timsah_shipbuilding@hotmail.com

الموقع
www.timsahshipbuildingoffshore.com

بعد تجديد الثقة - إنجازات عملاقة بشركة التمساح لبناء السفن
بناء "3" قاطرات بحرية (العملية 1547 وأبو زيد وجمال الدين)

واكب تجديد الثقة للمهندس محمد عزت الداودي درغام رئيس مجلس إدارة شركة التمساح لبناء السفن

إحدي شركات هيئة قناة السويس لعام آخر من قبل الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء مدعوما بموافقة الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس إنجازا عملاقا وهـو بناء وتدشين 3 قاطرات جديدة هى العملية 1547 وهى بناء وتوريد قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن لحساب هيئة ميناء بور سعيد تحت إشراف هيئة التفتيش الألمانية GL والطول الكلي لهذه القاطرة 35 متر والعرض 11 متر والغاطس 5 متر والقدرة 2 ماكينة 2600 x وأما القاطرتين جمال الدين وأبو زيد الطول الكلي 35 متر والطول بين العمودين 32.4 والعرض الكلي 35 متر والطول بين العمودين 32.4 والعرض الكلي 11 متر والأرتفاع 4 أمتار والغاطس 5 أمتار بعدد 2 ماكينة رئيسية من طراز يانمار GEY 26 بقدرة 2 x 2611 حصان وعدد اللفات 750 لفة / دقيقة وقد تم تدشين هـاتـين الـقـاطـرتـين (جمال الدين وأبو زيد) أثناء إنعقاد مؤتمر ومعرض ميدمار جنوب البحر المتوسط 2007 فى شهر أبريل 2007 ورفـع العلم المصرى عليهما.


القاطرة جمال الدين

نهدي إنجازاتنا للفريق فاضل

هذه الإنجازات التي تمت بالشركة جاءت بمساندة الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس فقد وضع هذا الرجل ثقته الكاملة في العاملين بشركة التمساح لبناء السفن وكانوا جميعا عند حسن الظن بهم أنجزوا ما وعدوا به فإنجازاتنا ولدت عملاقة بمواصفات عالمية علي مدار ما يقرب من 45 عاما هي عمر الشركة وكل العاملين بالشركة مدربين تدريبا علميا علي أعلي وأرفع مستوي ونهدي إنجازاتنا للفريق أحمد علي فاضل ربان هيئة قناة السويس .

نشاط متعدد للشركة العملاقة يتضمن نشاط الشركة

إنشاء مأخذ المياه البحرية حتي قطر 48 بوصة والخطوط البحرية البترولية والغازية حتي قطر 52 بوصة أما الأعمال البرية فالشركة تقوم بتصنيع وتركيب الصوامع المعدنية للغلال وإنشاء بيارات ومحطات الطلمبات وخطوط الطرد وتنفيذ المشروعات المتكاملة لتنمية حقول البترول وإنشاء شبكات الصرف المغطي والصرف الصحي وخطوط البترول والغاز والمياه وإنشاء وتشغيل وصيانة محطات تنقية المياه والتحلية ومعالجة مياه الصرف الصحي وإنشاء صهاريج الوقود والمياه وأوعية فصل الغازات وإنشاء غرف الكنترول ومحطات وشبكات خطوط تبريد عالية الجودة وتصنيع وتركيب روافع السفن حتي حمولة 2000 طن وتصنيع وتركيب كباري حديدية وإنشاء الكباري المعدنية .

أما التشغيل البحري للوحدات البحرية فتمتلك الشركة وحدات بحرية من قاطرات ولنشات خدمة ولنشات رباط وورش عائمة وسفن إمداد تعمل في مجال الخدمات البحرية للمراسي البحرية والأرصفة البحرية البترولية وتنفيذ جميع الأعمال البحرية من إنشاء خطوط جديدة ومنصات بحرية ومراسي ومناورات وصيانة لمشروعات قائمة أو أعمال القطر للوحدات والورش العائمة ورباط السفن بأرصفة الموانئ والإمداد لحقول البترول طبقا للكود العالمي والإدارة الآمنة للسفن ومنع التلوث ISM COAD وتطبيق نظام HSE كما تقوم الشركة بتشغيل للشركة وللغير .

كلمة أخيرة يؤكد المهندس محمد عزت الداودي درغام رئيس مجلس إدارة الشركة أنني تسلمت الشركة عام 2000 وهي مديونة ب 40 مليون جنيه والآن ودائع الشركة خلال خمس سنوات بلغت 32 مليون جنيه وكما يقولون أنا مقاول ناجح وأسعي دائما للصعود بشركة التمساح لبناء السفن من نجاح إلي نجاح بفضل من الله سبحانه وتعالي وجهود كافة العاملين بالشركة العملاقة .



القاطرة أبو زيد



ميناء السخنة



- خدمات لوجيستية
- توفير المال والوقت
- معامل فحص دولية
- مشروعات القيمة المضافة
- بضاعتك أمانة
- سعات تخزينية هائلة
- احتراف الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- نعمل بتكنولوجيا الغد
- سرعة الأداء
- فن تداول الحاويات
- راحتك مسئوليتنا
- نظم أمن إلكترونية
- خدمات للعملاء مجانية

Rotterdam
SOKHNA PORT
EGYPT
Dubai
Shanghai
Hong Kong

AMIRAL

SOKHNA PORT AMIRAL

Royal Logistics

ISTCO
International Shipping & Transport Co.

Sonker

بعض البيا
■ إجمالى حجم الإ
■ حجم الإستثمار
تصل إلى ٢ مليار د
■ عدد الشركات ا
وحتى عام ٢٠٢٠
■ أثر العمالة المب
عام ٢٠٢٠ : ٢٠,٠٠٠
■ عدد فرص العم
الخاصة عام ٢٠٢٠
■ حجم النمو الس
■ الحجم المتوقع
الخاصة عام ٢٠٢٠

ميناء السخنة .. م

AMIRAL Management Corporation

مشروعات إستثمارية بالسخنة بتكلفة مليار دولار وافتتاح مصنع سكر السخنة نهاية الشهر الجارى بطاقة إجمالية 800 ألف طن

أكد الدكتور إسماعيل مبارك مستشار رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة أن مصنع السكر بالميناء سوف يبدأ إنتاجه الفعلى بنهاية الشهر الجارى بطاقة إجمالية تصل إلى 800 ألف طن كمرحلة أولى تزيد إلى مليون و200 ألف طن بداية العام المقبل. حيث يوجه الجزء الأكبر منها للسوق المحلية ويتم تصدير الباقى .

وأضاف الدكتور إسماعيل مبارك خلال لقائه بلجنة القوى العامة بمجلس الشعب بالميناء أمس، إن إجمالى الإستثمارات بميناء السخنة بلغت 120 مليون دولار يتم صرفها على إنشاء البنية التحتية والمعلوماتية إضافة إلى تخصيص 30 مليون جنيه لإقامة أول معمل تحليل للعينات معترف به عالميا بغرض فحص البضائع المستوردة والمصدرة لخدمة المنطقة ككل.

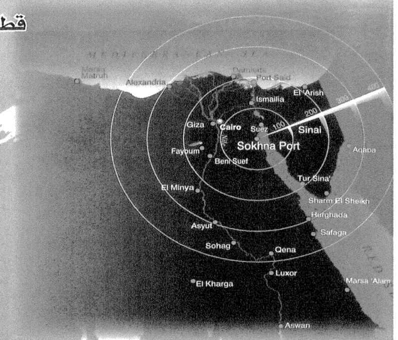
وأشار إلى أن الميناء نجح فى تحقيق عائدات مباشرة خلال عام 2006 بلغت 7 مليارات جنيه متمثلة فى رسوم جمركية وعائدات لهيئة ميناء البحر الأحمر إضافة إلى العمل على توفير ما يقرب من 1500 فرصة عمل مباشرة و4500 فرصة غير مباشرة.

وأضاف أن الميناء عمل على جذب ما يقرب من 120 مليار دولار لإقامة 4 مشروعات بالمنطقة

قطاع النقل والمواصلات الأوروبى يؤهل للتوسع فى إستخدام الوقود الحيوى (BIODIESEL)

اختتمت ببروكسل أعمال المؤتمر الدولى الذى نظمته المفوضية الأوروبية واستغرق يومين، وتناول العديد من الملفات ذات الصلة بمجال إنتاج واستخدام مصادر الطاقة الحيوية، وذلك بمشاركة عددد من الشخصيات الأوروبية والدولية البارزة، منهم رئيس المفوضية الأوروبية مانويل باروسو ورئيس الوزراء البرتغالى الذى تتولى بلاده حاليا رئاسة الاتحاد الأوروبى، والرئيس البرازيلى لولا دسيلفا ، وعدد من أعضاء المفوضية الأوروبية المكلفة بملفات الطاقة والبيئة والتجارة وتنمية التعاون المشترك، بالإضافة إلى عدد من الوزراء وممثلى الشركات والجمعيات والمنظمات غير الحكومية والأكاديميين.

AMIRAL BIODIESEL
an Energy Source for the Future



وناقش المؤتمر كيفية تطوير النظرة الدولية لاستعمال وإنتاج الوقود الحيوى ، وتركزت جلسات العمل حول خمس نقاط أساسية، هى : سياسات دعم الوقود الحيوى، وتطوير التجارة الدولية فى هذا المجال، والأخطار والمنافع المترتبة على استعمال الوقود الحيوى، وأنشطة البحث فى هذا المجال، وأخيرا مسألة الوقود الحيوى والدول النامية.

ودعا رئيس المفوضية الأوروبية خوسيه مانويل باروسو إلى العمل على خلق الشروط الاقتصادية المناسبة من أجل تعزيز إستخدام الوقود الحيوى فى قطاع النقل والمواصلات فى دول الإتحاد الأوروبى، وأقر باروسو، خلال مشاركته فى المؤتمر الدولى، بأن إعتماد الاتحاد على الوقود الحيوى ازداد خلال العامين الماضيين، إذ بلغ نسبة 1.8% من نسبة الوقود المستخدمة فى جميع الدول الأعضاء، لكن «هذه النسبة لا تزال ضئيلة نوعا، ولكنها مشجعة لبلوغ أهدافنا فى مجال محاربة التغير المناخى».



وذكر رئيس المفوضية الأوروبية أن هدف الاتحاد المعلنة، فى قمة مارس الماضى ، الاعتماد على 20% من مصادر الطاقة المتجددة بحلول 2020، وقال «إذا أردنا تحقيق هذا الهدف علينا العمل لرفع نسبة استخدام الوقود الحيوى إلى 10% بحلول 2020»، ورأى باروسو أن قطاع النقل والمواصلات الأوروبى «جاهز» لتحقيق هذه النسبة «لو وفرنا له الظروف الضرورية للجوء إلى هذا الخيار»، ووقعت المفوضية الأوروبية والبرازيل على وثيقة تفاهم من أجل حوار دورى ثنائى فى مجال الطاقة.

ت والإحصائيات عن ميناء السخنة، المركز اللوجيستى ومنطقة السويس الاقتصادية الخاصة

شمارات بالميناء والمركز اللوجيستى حتى عام ٢٠٢٠ تصل إلى : ١,٧ مليار دولار.
ت الأجنبية المتوقعة فى منطقة اللوجيستيات حتى عام ٢٠١٠
ولار وحتى عام ٢٠٢٠: ٨ مليار دولار.
عالمية المتوقع فى المركز اللوجيستى عام ٢٠١٠: ٣٠٠ شركة
من ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ شركة.
سرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى
فرصة عمل، العمالة الغير مباشرة: ٨٥,٠٠٠ فرصة عمل.
المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الإقتصادية
١٦٥,٠٠٠ فرصة عمل.
انى المتوقع بمنطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام ٢٠٢٠: ٥٠٠,٠٠٠.
Rio de Janeiro
ارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الإقتصادية
٤,٦ مليار دولار.

بناء القــرن



الصناعية يتم تشغيلها خلال عام 2008/2007 وهى مشروع محطة الصب السائل بتكلفة 70 مليون دولار ومشروع «المواشي» الحية واللحوم بتكلفة 90 مليون دولار لأن المشروع يقوم على إستيراد 34 ألف رأس ماشية كل شهر يتم ذبحها بالمجزر الآلى الذى تم إقامته بالميناء والذى يعمل الشهر القادم بطاقة ألف رأس فى اليوم وآخر لإنتاج الأمونيا بتكلفة 550 مليون دولار، علاوة على إنشاء مشروع الوقود الحيوى بتكلفة 60 مليون دولار خلافاً لمشروع مصفاة السكر بتكلفة 130 مليون دولار والذى سيساهم فى توفير الإحتياجات المحلية من السكر وتصدير الفائض منها للخارج .. منوها إلى أن هذه المشروعات سوف تساعد على زيادة توفير فرص العمل إلى 3 آلاف فرصة مباشرة و 9 آلاف فرصة غير مباشرة.





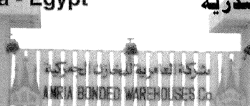
شركة العامرية للمخازن الجمركية

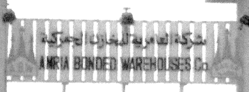
Amria Bonded Warehouses Co.

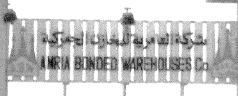
Mariot - Alexandria - Egypt

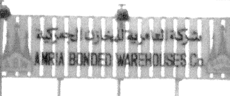
كينج مريوط - الاسكندرية

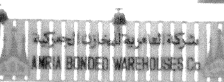












شركتنا :-

- [illegible] الشركات التي [illegible] الموانى [illegible]
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جم[illegible] ية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تملك الشركة أحدث معدات التداول [illegible]
- [illegible] ومواكبة التطور التكنولوجي [illegible]
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

عجائب الدنيا السبع .. لسنة 2007

7.7.7

بقلم/ وسام غنيم

يشهد العالم الآن أكبر مشاركه لم تتحقق من قبل لم يفعلها هذا العدد من البشر فى قرار دولى قبل ذلك.

من منا لا يعرف عجائب الدنيا السبع منذ آلاف السنين ونفتخر بهم وبعظمتهم على مر العصور. لكن ما الذى حدث اليوم. ولماذا الإستفتاءات وما صاحب الفكرة، وما موقف العالم من ذلك على وجه العموم وما موقف مصر بوجه خاص، وهل هم العجائب السبع الذى تم اختيارهم 2007/7/7 هو عجائب (777)

• من صاحب الفكرة وكيف تبلورت؟

صاحب الفكرة هو السويسرى (برنارد ويبر) الذى سبق وعمل مخرجاً سينمائياً. ومدير متحف. وتتابع الحملة مؤسسة News WONDERS أو العجائب السبع الجديدة وهى مؤسسة لا تهدف للربح على وجه الإطلاق وأشاروا هؤلاء القائمون على الحملة أن المسابقة التى شيدها الإنسان قد إجتذبت تصويت 75 مليون نسمة من مختلف دول العالم.

وهي أول ممارسة ديموقراطية على صعيد الدنيا بأسرها من وجهة نظر هذه المؤسسة المنظمة

* لكن قبل التطرق أكثر داخل الموضوع نريد أن نعرض عجائب الدنيا السبع القديمة؟

إن القائمة الأصلية لعجائب الدنيا السبع قد وضعها باحثون إغريق قبل أكثر من ألفى عام وشملت القائمة القديمة

1 – حدائق بابل المعلقة. بالعراق
2 – تمثال رودس العملاق
3 – فنار الإسكندرية القديمة بمصر
4 – الهرم الأكبر . الجيزة . مصر
5 – سور الصين العظيم
6 – هيكل ديانا (أرتيميس)
7 – تمثال زيوس

• نعرض الآن صدى كلمة فى مختلف أنحاء العالم

"الأردن" قادت الأسرة المالكة حملة وطنية تكلفت عشرات آلالات من الدولارات وتم تتويج "ملكة جمال البتراء" وفتحت شركة خاصة منافذ للتصويت فى العاصمة عمان.

"البرازيل" رفع لاعبو كرة القدم للمنتخب الوطنى راية تناشد المشجعين التصويت قبل المبارة أمام إنجلترا فى لندن. ووقف الرئيس لويس أناسيو لولا دلسيلفا أمام تمثال المسيح الفادى فى ريوه داعيا للتصويت للصرح البرازيلى.

"بيرو" فتحت حكومة بيرو منافذ كمبيوتر فى الميادين العامة لتشجيع الناس على التصويت عبر الإنترنت لصالح مدينة ماتشوبيتشو القديمة

"تشيلى" دعت رئيسه المدينة مواطني بلادها دعم ترشيح جزيرة الفصح من جمالها

"الهند" تجوب أغنية مؤلفة خصيصا لتاج محل البلاد لحشد الأصوات

"المكسيك" يخشون خبراء الأثار أن تتضرر آثار حضارة المايافي جنوب شرقى المكسيك إذا وقع عليها الإختيار. إذا قد يؤدى توافد أعداد إضافة من السائحين إلى إحداث إنهيار للتربة

ما موقف مصر من إستفتاء عجائب الدنيا السبع الجديدة؟

فى مصر ثمة ضيق وغضب من أن الهرم ذلك الصرح العريق بات بحاجه للدخول إلى منافسة ليحتل موقفاً بين لائحة العجائب السبعة للعالم فى مسابقة تجرى فى القرن الحادي والعشرين

وعلى ذلك قام المنظمون بإخراج أهرام الجيزة من المنافسة ومنحوها وضعا فخريا بين عجائب العالم السبع الجديدة

ماهى قائمة المرشحين للإختيار بينهم فى عجائب الدنيا السبع 2007

1 – الأكروبوليس . اليونان
2 – أيا صوفيا . تركيا
3 – الكرملين . روسيا
4 – الكولوسيوم . إيطاليا
5 – قلعة نيوشنانشتاين . ألمانيا
6 – برج إيفل . فرنسا
7 – أحجار ستونهنج . بريطانيا
8 – الحمراء . أسبانيا
9 – سور الصين العظيم . الصين
10 – معبد كيوميزو . اليابان
11 – دار أوبرا سيدنى . إستراليا
12 – معابد وآثار أنكور . كمبوديا
13 – تاج محل . الهند
14 – آثار تمبكستو القديمة . مالى
15 – البتراء الأردن
16 – تمثال المسيح الفادى . البرازيل
17 – جزيرة الفصح . نشيلى
18 – مدينة ماتشوبيتشو القديمة . بيرو
19 – هرم تشيتشن إبتزا . المكسيك
20 – تمثال الحرية . الولايات المتحدة

• السبع الذى تم إختيارها لعجائب الدنيا السبع عام 2007

1 – مدينة البتراء فى الأردن
2 – سور الصين العظيم . الصين
3 – معبد تاج محل . الهند (بتصويت نحو 100 مليون شخص حول العالم)
4 – الكوليزية فى . العاصمة الإيطالية روما
5 – تمثال المسيح المخلص فى ريودو جايزو . بالبرزيل
6 – أثار ماشوبيشو لقبائل ألانكا فى البيرو
7 – مدينة مايا القديمة . المكسيك

أولا : مدينة البتراء . الأردن

أعلنت مدينة البتراء فى الأردن إحتفالية أقيمت بإستاد لالوز فى العاصمة البرتغالية لشبونه نتيجة التصويت وقد خرج الأردنيين إلى الشوارع للتعبير عن إفتخارهم بهذا الفوز العظيم.

وإحتفى عشرات الألاف من الأردنيين بإختيار مدينة البتراء المحفورة بالصخر الوردى جنوب المملكة وأطلقت لهذه المناسبة الألعاب النارية وعقدت حلقات الدبكة فى الطرقات وخرجت مواكب السيارات فى شوارع عمان والمدن الكبرى

ثانيا : تاج محل . بالهند

قام السكان بتوزيع الحلويات وأطلقوا الأسهم النارية أمام معبد تاج محل إحتفلاً بإدراجه على لائحة عجائب الدنيا الجديدة ووعدوا بتقديم حسومات للسياح

ثالثا : هرم تشيتشن إبتزا . المكسيك

رفع مئات الأشخاص الإعلام المكسيكية وسط أجواء من الفرح وأدوا رقصات من وحى حضارة المايا بعد إعلان مدينة شيشن إترا التى كانت تمثل حضارة المايا سابقا من عجائب الدنيا السبع الجديدة

رابعا : تمثال المسيح المخلص . ريودى جايزو

تجمع في ريودى جايزو مئات آلاف الأشخاص ورقصوا وغنوا على شاطئ كوبا كبانا للمطالبة بعالم أقل تلوثا والإحتفال بإختيار تمثال المسيح المخلص من عجائب الدنيا الجديدة

وأخيرا : زيجات ومراهنات قياسية تيمنا برقم 777

تم فى تاريخ السبت 2007/7/7 عدداً قياسياً من الراغبين فى الزواج وكذلك المراهنات فى إنحاء مختلفة من العالم

فالكثيرون يعتبرون الرقم 777 رقماً محموداً ويتفاءلون به. ويتوقع أصحاب المراهنات أن الإحصائيات سوف تكشف أن فى هذا اليوم إقبالاً على خدماتهم

فى الولايات المتحدة تم إقبال الألاف على الزواج وحجز أماكن عقد القران ونفاذ أماكن قضاء شهر الحجز بأسبقية الحجز وكذلك فى لبنان

يذكر أن الرقم سبعة له دلالات دينية وثقافية عديده. فيما أسماه الفيلسوف والرياضى الإغريقى. فيثاغورث "رقم الكمال" ما الشاعر الإيطالى وانتى اليجيرى الذى يعود للعصور الوسطى فقد إستخدم الرقم فى الكثير من أعماله

الصراع المحموم بين المصريين والأجانب على كعكة التوكيلات الملاحية

إن دخول الوكلاء الملاحيين الأجانب السوق المصرى أثر بشكل أو بآخر على صناعة النقل البحرى فى مصر .
إن الساحة الملاحية تشهد عمليات زحف وإحلال وتبديل شبه منظم من ملاك السفن الأجنبية بالقيام بأعمال الوكالة الملاحية عن خطوطهم الملاحية.وقد خرج الجانب المصرى من اللعبة خالى الوفاض وصفر اليدين.

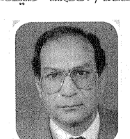
برأيك ...
- ماهى الآثار المترتبة على هذا التحول بإيجابية كانت أو سلبية؟
- وكيف يتم تلافى الآثار السلبية حالة وجودها؟
- وما هى الصورة المثالية التى يجب أن تكون عليها العلاقة بين ملاك السفن والوكلاء الملاحيين؟

الدكتور أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية



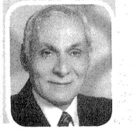
• يتطلب الأمر إلى أن يتم التحول من نظام منح التراخيص إلى نظام عقد الألتزام وهو تعاقد بين الموانى والمشغل حيث يحدد الحقوق المتبادلة والألتزامات لكل طرف حيث يتم منح الألتزام عن طريق طرح المناقصة بما لها من مزايا فى الشفافية والمنافسة .

الأستاذ / محمد خليفة



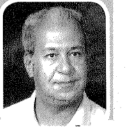
بدأت بعض الخطوط الملاحية الأجنبية تدخل باسمها فى مجال الوكالة الملاحية فى مصر بعد إزاحة ونزع الوكالة عن الوكيل المصرى لتقوم هى بنفسها بأعمال الوكالة عن سفنها لتوفر ما تسدده للوكيل المصرى عن الوكالة وتجنى هى بنفسها كافة الرسوم والمصاريف والأتعاب من أصحاب البضائع وتحولها للخارج وتتحكم فى العمالة ويدخل العنصر الاجنبى مرة اخرى ليتبوء الادارة فى تلك الشركات وغيرها ويعيد التاريخ نفسه مرة اخرى .

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى



إن فكر الخصخصة ينطوى على إعتراف ضمنى بأننا فى إحتياج شديد لتغيير الإدارة والبحث عن ملاك ومديرين جدد قادرين على تعظيم ورفع كفاءة هذه الأنشطة والتوكيلات الملاحية فى مصر سواء قطاع أعمال أو قطاع خاص فى أيدى ملاكها وإدارتها المصرية لها أداء متميز وانجازات لها فاعلياتها وتؤتى نتائج طيبة فى غالبية الأحوال فهل نحن فى حاجة إلى توكيلات ملاحية أجنبية؟ وهل هناك إضافة محتملة لخبرات فنية أو إدارية غير معروفة لدينا أم هى - بصراحة - عقدة الثقة بكل ما هو أجنبى أو بالتعبير الدارج عقدة الخواجة!!

الأستاذ / سمير معوض
محاضر فى الأقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات



جاء القانون رقم (1) للعام 1998 ليكون مثل الدبة التى قضت على هدف إستراتيجى لم يدرس بعناية.
فالمطلوب لم يكن هو الاسراع فى خصخصة الوكالات الملاحية بقدر ما كان الأهم هو إعادة هيكلتها وتحديث أدائها والإقلاع عن أهدار أهم الكفاءات فيها. فقد كان التعلل بالتجاوب مع إتفاقية الجات وقواعد منظمة التجارة العالمية لا يقوم على حجية منطقية فهما معا يوفران ضمانات للإقتصادات النامية لكن تستفيد من فترات السماح حتى توفق أوضاعها وتعيد ترتيب أولوياتها لكننا أسرعنا بلا مسوغ معقول للانهماك فى عمليات الخصخصة وحاولنا أن نكون عولميين أكثر من أقطاب العولمة أنفسهم وبعنا فرو الدب قبل أن نتمكن من صيده.

الصراع المحموم بين المصريين والأجانب على كعكة التوكيلات الملاحية

الدكتور أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الاقتصادية

التوكيلات الملاحية إلى أين ؟

أولاً: حتى عام 1991 كان يقوم بأعمال التوكيلات الملاحية شركة الأسكندرية للتوكيلات الملاحية وشركة القناه للتوكيلات الملاحية وهما تابعتان لهيئة القطاع العام للنقل البحرى وكانت التوجيهات فى كل اجتماعات الجمعيات العامة للشركتين بأن تكون الرسوم المحصلة مقابل الخدمة المؤداه وأن تكون الخدمة ذات كفاءة يستفاد وجودة عالية لا أن تكون أداة جباية وكان يستفاد من أرباحهما فى تدعيم وتطوير منظومة النقل البحرى حيث ساهمت الشركتان فى إنشاء شركات الحاويات وكذلك إنشاء شركة الملاحة الوطنية وشركة مصر للنقل البحرى وكانت سياسة الوزارة التدرج فى مساهمة القطاع الخاص فى أعمال التوكيلات الملاحية حيث كانت الحمولة القصوى للسفن التى يتعامل معها القطاع الخاص محددة وذلك حفاظاً على الشركتين .

ثانيا: فى عام 1991 صدر القانون رقم 203 لسنة 1991 وأنتقلت تبعية الشركتان إلى الشركة القابضة للنقل البحرى (الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى حالياً) التابعة لوزارة قطاع الأعمال العام ، وهذا القانون كان يهدف بصفة أساسية إلى خصخصة شركات القطاع العام وكان من الضرورى أن تدرك الشركتان ذلك وأن تطور أعمالها وترفع كفاءة أدائها بتحسين خدملتها وعلاقاتها لا أن تكون أداة جباية بغض النظر عن أداء الخدمة ولكن شيئاً من ذلك لم يحدث حتى أن الرسوم التى كانت تحصلها لصالح قطاع النقل البحرى لم تكن تورد للقطاع فى بعض الفترات .

ونظراً لتغير سياسة الدولة فلقد صدر القانون رقم (1) لسنة 1998 بالسماح للقطاع الخاص فى مزاولة أعمال خدمات النقل البحرى ، وصدر القرارين الوزاريين (30،31) بتنظيم منح التراخيص للقطاع الخاص فى مزاولة أنشطة النقل البحرى ومنها التوكيلات الملاحية ومنحت التراخيص للقطاع الخاص وفقدت الشركتان السيطرة على أعمال الوكالة وتدهورت أوضاعها حيث أنها لم تكن مهيأ لمنافسة القطاع الخاص ولم تطور أعمالها منذ عام 1991 حتى دخل القطاع الخاص فى المنافسة ، وتم تقسيم شركة الأسكندرية إلى ثلاث شركات بدعوى المنافسة وسيطرت المجاملات فى إختيار رؤساء الشركات وتلاشت الكفاءة والخبرة

ثالثاً: ونوضح فيما يلى ما آل إليه وضع التوكيلات الملاحية فى ميناء دمياط على سبيل المثال :-

1 – فى الفترة من 2006/1/1 حتى 2006/12/31 (عام 2006)

تم التعامل مع 2975 سفينة فى عام 2006 مقابل 3174 سفينة فى عام 2005 بنسبة خفض قدرها 6.3% .

وبلغت سفن الحاويات منها 1258 سفينة مقابل 1564 سفينة فى العام السابق بنسبة خفض قدرها 19.6% ، 1711 سفينة بضاعة عامة مقابل 1547 سفينة فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 10.6% ، 6 سفن ترددية مقابل 63 سفينة فى العام السابق بنسبة خفض قدرها 90.5% .

وهذه السفن تعاملت مع 86 توكيل ملاحى ولقد تعاملت الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى على مايلى :

شركة ممفيس للملاحة	47 سفينة بضاعة عامة	مقابل 46 فى العام السابق
شركة أبو سمبل	2 سفينة بضاعة عامة	مقابل 1 سفينة فى العام السابق
شركة أمون	210 سفينة بضاعة عامة	مقابل 27 سفينة فى العام السابق
إجمالى	259 سفينة بضاعة عامة	مقابل 74 سفينة فى العام السابق

بنسبة 8.7% مقابل 2.3% فى العام السابق من إجمالى عدد السفن .

2 – وفى الثلاثة شهور الأولى من عام 2007 (2007/1/1 حتى 2007/12/31) مقارناً بالفترة المثيلة من العام السابق

تم التعامل مع 694 سفينة مقابل 710 سفينة فى العام السابق بنسبة خفض قدرها 2.3% منها 286 سفينة حاويات مقابل 299 سفينة فى العام السابق ، 408 سفينة بضاعة عامة مقابل 405 سفينة فى العام السابق .

وخص الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى منها ما يلى :-

شركة القناه للتوكيلات الملاحية 18 سفينة بضاعة عامة مقابل لاشيء فى العام السابق

شركة أمون للتوكيلات الملاحية 8 سفن بضاعة عامة مقابل 38 سفينة فى العام السابق

شركة ممفيس للتوكيلات الملاحية 11سفينة بضاعة عامة مقابل 17 فى العام السابق

شركة أبوسمبل للتوكيلات الملاحية 1 سفينة بضاعة عامة مقابل 1سفينة فى العام السابق

إجمالى 38 سفينة بضاعة عامة مقابل 56فى العام السابق

بنسبة 5.5% من إجمالى السفن مقابل 7.9% فى العام السابق وبنسبة 9.3% من سفن البضاعة العامة مقابل 13.8% فى العام السابق .

وسواء فى عام 2006 أو الثلاثة أشهر الأولى من عام 2007 فإن شركات قطاع الأعمال العام لم تتعامل مع سفن الحاويات وأقتصر تعاملها مع سفن الضاعة العامة فضلاً عن تدنى نسبة ما تتعامل معه من إجمالى عدد السفن .

وسيطر القطاع الخاص سواء المصرى أو الأجنبى على سوق التوكيلات الملاحية وتغير الحال .

التوصيات

• يتطلب الأمر تطوير شروط منح التراخيص للقطاع الخاص فى التعامل مع خدمات النقل البحرى بصفة عامة وبصفة خاصة فى التوكيلات الملاحية وألا يترك الحبل على الغارب للسفن للتعامل مع التوكيلات الأجنبية وأن يتم دراسة إمكانية فرض رسم معين عليها أو وضع شروط تعود بالنفع على الموانى المصرية منها أو على العبور فى قناة السويس .

• أن يتم التحول من نظام منح التراخيص إلى نظام عقد الألتزام وهو تعاقد بين الموانى والمشغل حيث يحدد الحقوق المتبادلة والألتزامات لكل طرف حيث يتم منح الألتزام عن طريق طرح المناقصة بما لها من مزايا فى الشفافية والمنافسة .

• أن يعاد النظر فى الخصخصة بصفة عامة ليكون أساسها هو رفع الكفاءة والأنتاجية واستقدام التكنولوجيا والاستثمار الأجنبى المباشر لا أن يكون الهدف منها هو الحصول على موارد للخزانة العامة وحتى لاتهدر موارد مستقرة ومتزايدة أو أن تحدث خللاً كما حدث فى خصخصة شركات الأسمنت وأن يتم تشجيع القطاع الخاص ليستثمر ويضيف إلى ما هو قائم .

****

الوكالة الملاحية بين القطاع العام والقطاع الخاص المصرى والاجنبى

نبذه تاريخية مختصرة عن الوكالة الملاحية

الأستاذ / محمد خليفة

فى القرن الماضى عندما كانت السفن صغيرة وحجم التجارة العالمية محصورا فى نقل المنتجات الزراعية بين الدول ونقل خامات القطن وتراب الحديد والفوسفات والفحومات بين الموانى – وكانت الموانى فى هذه الآونه فى معظمها عبارة عن ارصفه متخصصه وليست موانى بالمعنى الموجود حاليا – ولم تكن هناك حمايه جمركية تحكم تلك الموانى وتحقق السياده لبلد الميناء – لذلك كانت ربابنة السفن وغالبا ما كان الربان هو مالك السفينة نفسها يقوم بخدمة باخرته فى الميناء الذى يرسو فيه مثل شراء التموينات والمياه والوقود وغيرها من متطلبات السفينه وسداد رسوم المكوث لسلطة الميناء اذا وجدت .

– مع التطور وبداية ظهور الموانى – وقوانين الحماية الجمركية – وزيادة عدد السفن وزيادة حجمها وتنوع انواع الوقود الذى تسير به السفن وزيادة السرعات وزيادة حجم التجارة الدولية وتحرر العديد من الدول المستعمره وفرض سيادتها على موانيها بدأت تظهر نوع من الوكالة الملاحية الاجنبية فى الموانى وخاصة فى مصر فى عهد الاستعمار البريطانى المنحاز دائما للأجنبى وبالفعل انشأ ملاك السفن مكاتب لهم فى الموانى المصرية للقيام بأعمال الوكالة الملاحية عن سفنهم وسفن الغير ولتكون همزة الوصول بين السفينه وبين سلطات الميناء التى كانت تسيطر عليها الجمارك فى هذه الآونه بالاضافة لتقديم خدمات العبور للسفن بقناة السويس وسداد الرسوم بالنيابة عن تلك السفن وظهرت شركات للوكالة الملاحية الاجنبية فى مصر واشهرها (انجلش كولينج – بريتش كولينج – امريكان استرن – ديكادى – ورمس – وليم استابلدون – اخوان كورى – سيمكو – ديكاسترو – وبعض الوكالات اليونانية مثل ساكليس بابا نيكيتس وغيرها من الوكلات الاجنبيه ولم يكن فى الميدان من الوكالات المصرية سوى شركة اخوان لهيطه (وكيل عن جميع خطوط الدول الشيوعية التى لم تكن لها اى نفوذ فى مصر) – ومحمد رشيد (والد السيد وزير التجارة والصناعة الحالى) – ولم

الصراع المحموم بين المصريين والأجانب

بقية المنشور فى الصفحة السابقة الأستاذ/ محمد خليفة

يكن فى حقل السفن الا شركة الخديويه (عبود باشا) .
- بقيام ثورة يوليو وتعرضها لتحديات الاستعمار الأجنبى وخاصة البريطانى فى مصر والنفوذ الفرنسى على قناة السويس ودخول الثورة فى معارك بناء السد العالى وتأميم القناة والعدون الثلاثى على مصر عام 1956 وتحديات البنك الدولى تنبهت الثورة الى الدور الذى كانت تلعبه تلك الشركات الملاحية وأرتباطها الوثيق بمراكزها الرئيسية فى لندن والمانيا وايطاليا وغيرها من الدول الأوربية حيث كانت ميزانياتها تصنع فى الخارج وكانت وسيلة لتهريب الاموال للخارج حيث ان عائدات تلك الوكالات تمثل خدمات غير منظورة فتلك الوكالات لاتحتاج الى رؤوس اموال ثابته او ثقيله ولكنها تؤدى خدمات السفينه فى الميناء مقابل أجر وعمولات وساطه وسمسره وعمولات نوالين ... الخ كانت ودع لحساب الوكالة الملاحية فى الخارج - وبالنسبة للعمالة كانت تسيطر عليها العمالة الأجنبية واقتصرت اعمال السعاه والفراشين والخفر على المصريين . وكانت ان أممت الثورة تلك الوكالات الملاحية وكانت ميزانيتها صفر فى أول التأميم وقامت الحكومة بدمج تلك الوكالات فى شركتين رئيسيتين شركة القناة للتوكيلات الملاحية وتختص باعمال الوكالة فى مدن القناة - وشركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية وتختص باعمال الوكالة فى موانى الاسكندرية .. وتسيد المصريون كافة المناصب فى الشركتين ووضعتى الشركتين تحت لواء وزارة النقل البحرى ثم وزارة النقل وحققت ارباحا طائلة إستخدمتها وزارة النقل فى انشاء مترو الانفاق فى مصر وتجديد شبكات التليفونات والطرق والكبارى ومن ارباح تلك الشركتين ساهمت تجديد الموانى وإنشاء أرصفه جديدة وتعميق أرصفه اخرى وإنشاء موانى جديدة فى دمياط والحمراووين وسفاجا والعريش والدخيله و فى انشاء اول شركات للحاويات فى بورسعيد ودمياط والاسكندرية والنبك التجارى البحرى - وشركات الملاحة المصرية والشركة الوطنية وغيرها من المشروعات الكبرى التى عاشت وتعيش حتى الان وتستوعب الالاف من العمالة وتحقق الأرباح الطائلة (هذا ولا ننسى فى هذا المقام الدور الخالد الذى لعبة المهندس سليمان متولى فى اقامة تلك المشروعات) ولقد أثبتت هاتين الشركتين كم من الملايين قد هربت وسرقت من مصر بواسطة الوكالات الملاحية الاجنبية التى أممت حيث بلغت ارباح شركة القناة للتوكيلات الملاحية الصافية بعد خصم الضرائب وتوزيع حصة العاملين حوالى 70 مليون سنويا وبلغت الاسكندرية للتوكيلات حوالى 100 مليون جنيه صافى سنويا وتلك دلالة كبيرة على ما كانت تقوم به تلك الوكالات الملاحية الاجنبية فى مصر خاصة وانها تؤدى خدماتها الغير منظورة وتحدد تعريفاتها بنفسها وتودع فى حساباتها فى الخارج ومهما وضعت من قيود ايها المشرع فانها صادرات غير منظورة وغير معلنة ...الخ .
وجاء الانفتاح - ومشاركة القطاع الخاص المصرى فى أعمال الوكالة الملاحية وفقا للقانون رقم 1 لسنة 1998 والقرارات المنفذه له القرار رقم 30 لسنة 1998 وبالفعل افتتح العديد من الوكالات المصرية جنبا الى جنب مع الوكالة الحكومية وقسمت الكعكة فيما بينهم ولكن فى الأول والآخر هى وكالة مصرية ويعمل بها مصريون
.... وبالعودة الى الوراء يوم إقرار القانون فى مجلس الشعب يومها لم تحسم استفسارات بعض النواب هل تسرى كلمة القطاع الخاص على كلا من المصرى والاجنبى ويومها دارت حوارات _ واعترض العديد من النواب على ذكر كلمة القطاع الخاص على إطلاقها دون تحديدها بالقطاع الخاص المصرى وتخوفوا من أن تخضع الكلمة لتفسيرات تعطى الحق للوكالة الاجنبية ان تفتح فى مصريوما و يعود التاريخ الى الوراء وتأتى الوكالة الاجنبية التى هربت الاموال وسرقت عرق وخيرات هذا البلد ودخلت الدولة معها فى معارك التأميم وغيرها وكان اعتراض النواب يومها فى محله وأثبتته الأيام الحالية وستثبته الأيام القادمه .
حيث بدأت بعض الخطوط الملاحية الأجنبية تدخل باسمها فى مجال الوكالة الملاحية فى مصر بعد إزاحة ونزع الوكالة عن الوكيل المصرى لتقوم هى بنفسها بأعمال الوكالة عن سفنها لتوفر ما تسدده للوكيل المصرى عن الوكالة وتجنى هى بنفسها كافة الرسوم والمصاريف والأتعاب من أصحاب البضائع وتحولها للخارج وتتحكم فى العمالة ويدخل العنصر الاجنبى مرة اخرى ليتبوء الادارة فى تلك الشركات وغيرها ويعيد التاريخ نفسه مرة اخرى ... وسواء دخلت تلك الخطوط باسمها أو باسم احد المصر يين كواجهة فقط أمام السلطات او تؤسس شركة مساهمة مصرية أو تضامن أو كلها تحايل ولكن فى الاخر هى الوكالة الأجنبية التى ستكون مراكزها المالية فى الخارج وبذلك ستخرج الوكالة المصرية الحقيقية من سوق الملاحة وسيعفى العديد من العاملين الحاليين من العمل لتحل محلها العمالة الاجنبية .
فهل من مستمع .... وهل من وطنى يحب بلده ووطنه .... سؤال قد يضيع فى زحمة الخصصخة وبيع الشركات والبنوك وبيع الاراضى المصرية الى الاجنبى .

التوكيلات الملاحية فى مصر ... هل يعيد التاريخ نفسه؟

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

صوت النوارس خلف الأفق يخبرني
البحر يخفى وراء الموج طوفانا
(الشاعر فاروق جويده)

قديماً قيل أن التاريخ لا يعيد نفسه ولكن فى مصر المحروسة يبدو أن القول غير صحيح.
هل تعرف - عزيزى القارئ - لماذا؟
كانت خدمة التوكيلات الملاحية فى أواخر القرن التاسع عشر والعقود الأولى من القرن العشرين تحت سيطرة الأجانب وترتبط - تماماً - بمصالح الاحتكارات العالمية البريطانية والفرنسية والإيطالية فيما وراء البحار وكان أهمها هول برايث . بريتش . كول . إخوان لا ميرى . كورى ... إلخ فضلا عن اليونانيين وأبرزهم بول ليفربوس وتميزت هذه المرحلة باقتصار خبرة الوكالة الملاحية على الأجانب وبعض المتمصرين والإستعانة بالمصريين فى الأعمال الكتابية والخدمات الغير فنية.
وفى العقدين الرابع والخامس من القرن العشرين جاءت مرحلة الشراكة الأجنبية المصرية ثم تلتها مرحلة توكيلات رأس المال الوطنى .
وفى العقد السادس وحتى نهاية القرن العشرين كانت مرحلة إحتكار القطاع العام تفعيلاً للقانون 12 لعام 1964 .
وفى العقد الأول من القرن الحادى والعشرين بدأت مرحلة تحديد الخدمات البحرية حينما صدر القانون رقم 1 لعام 1998 الذى سمح للقطاع الخاص بمزاولة أعمال الوكالة الملاحية ولكى يلعب دوراً متزايداً فى مجال خدمات الموانى وعلى رأسها التوكيلات الملاحية.
ثم يبدو أن التاريخ - على عكس ما قيل - يعيد نفسه فقد بدأ زحف التوكيلات الملاحية الأجنبية رويداً رويداً لتعود بعد نصف قرن من الزمان أو يقل قليلاً سيطرة الأجانب على التوكيلات الملاحية فى مصر خاصة أن صلاتهم واتصالاتهم وعلاقاتهم مع الشركات الملاحية العالمية أقوى من تلك التى بين المصريين داخل الوطن وبين هذه الشركات فى الخارج.

إتفاقية الجاتس:
إن الإتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات (الجاتس) المعروفة باسم اتفاق الخدمات GENERAL AGREEMENT ON TRADE IN SERVICES ويرمز لها إختصاراً بـ GATS تحدد الإطار العام للقواعد والالتزامات التى تم الاتفاق عليها دوليا فى مجال تنظيم التجارة فى الخدمات (12 قطاع خدمي) ومنها خدمات النقل البحرى حيث:
* يحق لكل دولة أن تختار الخدمات التى تنوى السماح بتحريرها ويحدد جدول الإلتزامات الدرجة التى يمكن لمشغلى الخدمات من الخارج العمل فيها فى السوق الوطنية.
* يتم ذلك فى إطار نظرة قومية وإقتصادية ورؤية بعيدة النظر تحقق دخل قومى يساعد على تدعيم إقتصاد الدولة لأن تحرير هذه الخدمات ليس منصفاً للدول النامية حيث تتمتع الدول المتقدمة بمزايا تنافسية كبيرة.

التزامات مصرية:
جدير بالتسجيل أن مصر قامت بتحديد التزاماتها لتحرير بعض خدمات النقل البحرى فى مجالين فقط:
1- إنشاء شركات مشتركة لأعمال تطهير وتعميق الموانى البحرية المصرية.
2- إنشاء شركات مشتركة لتملك سفن الركاب والبضائع.

التوكيلات الملاحية:
تعتبر التوكيلات الملاحية القلب النابض للخدمات البحرية بل هى وريد الدورة الدموية للنقل البحرى وهى مهنة راقية لها أصولها ومقوماتها وخصوصيتها وأخلاقياتها.
وينظم العمل بهذه التوكيلات قانون التجارة البحرى المصرى رقم 8 لعام 1990 الصادر فى 22 أبريل 1990 (المواد 141 ، 144).

على كعكة التوكيلات الملاحية

بقية المنشور فى الصفحة السابقة ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

إن فكر الخصخصة ينطوى على إعتراف ضمنى بأننا فى إحتياج شديد لتغيير الإدارة والبحث عن ملاك ومديرين جدد قادرين على تعظيم ورفع كفاءة هذه الأنشطة والتوكيلات الملاحية فى مصر سواء قطاع أعمال أو قطاع خاص فى أيدى ملاكها وإدارتها المصرية لها أداء متميز وإنجازات لها فاعلياتها وتؤتى نتائج طيبة فى غالبية الأحوال فهل نحن فى حاجة إلى توكيلات ملاحية أجنبية؟ وهل هناك إضافة محتملة لخبرات فنية أو إدارية غير معروفة لدينا أم هى - بصراحة - عقدة الثقة بكل ما هو أجنبى أو بالتعبير الدارج عقدة الخواجة!!

إن الهدف النهائى لسياسة التوكيلات الملاحية ينبغى أن يكون إقامة سياج من الحماية حول السوق المحلى للتوكيلات الملاحية ضد المنافسة القادمة من دول أجنبية وبشكل أكثر تحديد عدم فتح الباب على مصراعيه وتيسير السماح ومنح تراخيص للأجانب بالعمل فى قطاع التوكيلات الملاحية.

... وتتعدد الإشارات الباعثة على الحيرة والدهشة فى موضوع التوكيلات الملاحية فى مصر بدعوى إلتزامات إتفاقية الجاتس مثلما تتعدد فى موضوع بيع أراضى الدولة وشركاتها وبنوكها بدعوى تفعيل خطة الخصخصة ورقم الله الشاعر مرسى جميل عزيز الذى قال:

الأرض أرضنا عن أبونا وجدنا.. وبكره والّلا بعده لعيالينا بعدنا

الأستاذ / سمير معوض معاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

من الحقائق الجوهرية التى باتت محل إتفاق من جميع العاملين فى مجالات أنشطة التجارة البحرية بكل أفرعها وحلقاتها أن الوكالة الملاحية صارت الآن أكثر من أى وقت مضى مكوناً رئيساً لا يمكن الاغضاء من شأنه فى سلسلة الإمداد ومصفوفة العمليات اللوجستية (Logistics Supply Chain) فى عصر عولة التجارة والأسواق وعولة مراكز ومحطات صناعة الخدمات وتكامل وتدامج حلقات إنتاج وتوزيع وإستهلاك وإعادة إنتاج الخدمات (Integrated Supply Chain). وتضع مشحونات التجارة المحمولة بحراً بأحجامها الهائلة ونسبتها التى تتجاوز 80% من جملة تدفقات التجارة العولية مراكز التجارة الكوكبية ومعها محاور صناعة وتجارة الخدمات اللوجستية أمام تحديات بالغة.

رحلة نشوء وتطور الوكالات الملاحية لدينا لم تكن متكاملة النمو على النحو الذى تتوافر له التراكمات المعرفية على مستويات عدة لا على تقاليد المهنة أو الإحاطة بقوانينها وآلياتها وأدوات تفاعلها الإقتصادى مع حقائق ونظم السوق البحرية العالمية ذلك لأن المراحل الثلاثة التى مرت بها أنشطة وأعمال الوكالات (الملاحية) اختلفت فى مداها وطبيعتها ومفاهيمها فى كل مرحلة عن الأخرى .. لكن دعونا بداءة على سبيل تصويب المصطلحات ننوه على خطأ جرى مجرى الإستخدام غير المدقق فى مدى صحته وملاءمته وهو أن هناك فارقاً لغوياً وتطبيقياً ما بين (وكيل ملاحى) و(وكيل نقل بحرى) والثانية هى الأدق والأصوب فى الإستخدام وفى ترجمة المصطلح الإنجليزى (shipping agent) ومن ثم فإن مصطلح توكيل ملاحى مجاف للمنطق إذ الأوفق القول (وكالة نقل بحرى) لأنه ليس فى العالم ما يعرف بأنه (Navigational agent) أى وكيل للملاحة أو وكيل للإبحار أى سير السفينة فى البحار والمحيطات أو القنوات.

المرحلة الأولى فى مسار نشوء وتطور وكالات النقل البحرى كانت مقصورة على الاحتكار الأجنبى الكامل لهذا النشاط من 1859 تاريخ افتتاح القناة إلى أن وضعت الحرب العالمية الثانية أوزارها حيث كانت معاهدة 1936 قد أرهصت إلى وشوك غروب شمس السيطرة الإقتصادية للجاليات الأجنبية. وكان ذلك إيذاناً لدخول نفر معدود من المصريين إلى هذا المضمار. فى تلك المرحلة كانت الدول الغربية المالكة للأساطيل البحرية التجارية لا تمنح وكالة الخدمات البحرية إلا لحامل جنسيتها فقط وكانت تلك الوكالات عنصراً داعماً لأساطيل السفن التى تمر فى قناة السويس التى كانت أعدادها تزداد على نحو مطرد إلى جانب تقديم الخدمات فى الموانى المصرية وإلى حد كبير كانت فرص التوظف فيها وقفاً على الأجانب وكان كل العاملين فيها - فيما عدا ملاكها - يشكلون الطبقة الوسطى فى المجتمعات البحرية. بإختصار كان الأجانب هم سادة وقادة هذه الصناعة.

فى المرحلة الثانية التى ظهرت بوادرها فى مستهل الأربعينيات شرعت هذه الوكالات البحرية فى الدخول فى مرحلة فقدان خبراتها ومعارفها العملية برحيل مجموعات من موظفيها الأجانب التى لاحت لها نذر التهديد لمراكزها الإقتصادية والإجتماعية ولم يكن بوسع أحد إيقاف هذا النزف واضطر ذلك ملاك الوكالات إلى البحث عن بدائل بتوظيف أعداد من المصريين فى الأماكن التى شغرت جراء رحيل الأجانب. ومن حسن حظ أولئك الموظفين المصريين أنهم تلقوا الخبرة العملية والمعارف النظرية على أيدى أساطين هذه المهنة من أربابها من العاملين القدامى . ومن ثم صار هذا الصف الثانى نواة لإستيعاب خبرات ومعارف هذه الصناعة الخدمية المزدهرة، هؤلاء هم الذين سيحملون عبء ما سينجم عن برنامج التأميم وفق رؤى التحولات الإشتراكية فى العام 1961.

المرحلة الأولى كان طابعها الوكالة الخاصة أو العامة بموجب اتفاق صريح (Express agreement) لكن المرحلة الثانية اتسمت بالإزدواجية فى تعاقد ملاك السفن على أسس ثنائية حيث كانت الوكالات البحرية قطاع عام تعمل بنظام الوكالة الصريحة (Express agency) فى ذات الوقت الذى عهدت فيه الشركات الأجنبية المالكة للسفن إلى ممثلين (Representatives) القيام بدور الوكالة الضمنية (Implied agency) فقد كانت الوكالات البحرية التابعة للقطاع العام تعمل على أساس الاحتكار والاستئثار التام بكل السفن التى تزيد حمولاتها على 400 طن التى ترك للقطاع الخاص القيام بخدمتها. فى هذه المرحلة كانت كل حصيلة الوكالات البحرية تصب فى خزانة الدولة. فيما كانت هذه الحصيلة فى المرحلة الأولى تتدفق إلى حسابات الوكالات البحرية الأجنبية فى الخارج. وقد أدى الاحتكار إلى بطء حركة وأساليب عمليات التطوير والقعود عن ملاحقة خطى التقدم فى هذا المضمار. لكن من حسناتها الإقتصادية والإجتماعية أنها كانت تتيح أعداد كبيرة نسبياً من الوظائف والقيم المضافة الأخرى .

وفى أعقاب التأميمات غادرت الخبرات الأجنبية المدينة بصورة جماعية نهائية وحلت محلهم الخبرات المصرية وعدد من الشوام والأروام (اليونانيين) وهؤلاء كذلك كانت زمر منهم قد التحقت بموجات الهجرات المتتالية. لكن الخبرات المصرية حولت إلى تروس فى آلة بيروقراطية القطاع العام ومع ذلك فإن الفضل يعزا إليها فى حماية الوكالات البحرية من الانهيار فى أعقاب التأميم. وبقى الأمر هكذا القرابة أربعين عاماً.

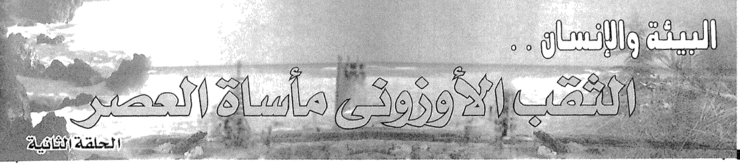
وفى المرحلة الثالثة كانت المواجهة ثلاثية الأبعاد على نحو يشبه الأنشطار المتسلسل فى المفاعلات الذرية فقد جاء القانون رقم (1) للعام 1998 ليكون مثل الدبة التى قضت على هدف إستراتيجى لم يدرس بعناية.

فالمطلوب لم يكن هو الإسراع فى خصخصة الوكالات الملاحية بقدر ما كان الأهم هو إعادة هيكلتها وتحديث أدائها والإقلاع عن أهدار أهم الكفاءات فيها. فقد كان التعلل بالتجاوب مع إتفاقية الجات وقواعد منظمة التجارة العالمية لا يقوم على حجية منطقية فهما معاً يوفران ضمانات للإقتصادات النامية لكن تستفيد من فترات السماح حتى توفق أوضاعها وتعيد ترتيب أولوياتها لكننا أسرعنا بلا مسوغ معقول للانهماك فى عمليات الخصخصة وحاولنا أن نكون عولميين أكثر من أقطاب العولمة أنفسهم وبعنا فرو الدب قبل أن نتمكن من صيده.

فى البدء كان الخطأ الفادح هو السماح بلا ضوابط إحترافية لكل من هب ودب أن يسارع فى الحصول على (تصريح الوكالة) لقاء تقديم خطاب ضمان بنكى بقيمة 250 ألف جنيه دون إرفاق أسانيد سابقات الأعمال وسوالف الخبرة ووقعت أخطاء جسيمة لا حصر لها فى الإجراءات والممارسات تخطيطاً وتسويقاً ومراعاة أخلاقيات الأداء المهنى ليس أقلها سوءاً الحرب الضروس ما بين الوكالات الخاصة التى تنافست بأساليب غير إحترافية مما أسفر عن خسائر لهذا القطاع الإقتصادى الهام. إن أول حرب شنتها وكالات القطاع الخاص كانت على وكالات القطاع العام بإصرار حسير النظر على تحطيمه فهذه الطرق للوكالات الأجنبية لاختراق هذا القطاع بسهولة سكين يشق قالب من الزبد.

ثم حينما احتدم وطيس الصراع سارعت بضعة من وكالات القطاع الخاص إلى الإنضواء إلى التحالف مع الوكالات الأجنبية فى شراكة تجنى منها الأخيرة نصيب الأسد إذ تجاوز نصيب الوكالات الأجنبية نسبة 70% من سوق صناعة الخدمات فى مصر وهذا الرقم آخذ فى الزيادة لاسيما وأن إتجاهات عولة التجارة تتجه إلى دعم نمو وتوسع أنشطة الوكالات العولية (global agencies) التى تقوم على إمكانات وركائز ليست متاحة لوكالات القطاع الخاص الوطنى .

هذه الوكالات العولية إحدى صور الشركات المتعدية للحدود وهى على هيئة شركات قابضة (Holding companies) لها فروع تابعة (Affiliated branches) فى جميع الموانئ الرئيسة عبر قارات العالم، وهى كذلك إحدى أنماط الإدارة عن بعد (Telemanagement) التى انبثقت عن إعادة تقسيم العمل الدولى فى عصر عولة الإقتصادات الدولية وفق مفاهيم دول المركز ودول المحيط. وستعمل الفروع فى جميع الموانئ وفق أساليب نظرية العمل عن بعد (Telework). وجراء ذلك ستختفى وكالات القطاع الخاص الوطنى التى قامرت وعبرت جسر الحسابات الصحيحة قبل الوصول إليه مسلمة قياد الهيمنة للوكالات البحرية الأجنبية. وفى تقديرى أنه آن الوقت الحاسم لكى تراجع وزارة النقل وغرف الملاحة وهيئات الموانئ وسياساتها وإستراتيجيتها على نحو عاجل لدرء هذه الأخطار قبل أن يجرف طوفانها إقتصاد قطاع من أهم القطاعات لدينا.



بسم الله الرحمن الرحيم

بقلم/ ولاء حمزة

«إنا كل شئ خلقناه بقدر» صدق الله العظيم

خلق الله. عز وجل. كل شئ فى هذا الوجود بقدر محدد بحيث لا يطغى عنصر من عناصر الطبيعة على آخر وبحيث لا تتعرض النظم الكونية إلى أى إضطراب أو خلل يتسبب فى إنهيارها أو فى قصورها عن أداء مهامها التى أرادها لها البارى جل وعلا. ولكن هنا مخاطر نجمت عن تدخل الإنسان فى النظم الكونية. سواء عن قصد أو دون قصد. مما أدى إلى إخلال التوازن الديناميكى لمكونات الغلاف الجوى للأرض ومنها إستنزاف الأوزون بطبقة الجو العليا فى المنطقة التى تقع على إرتفاع يتراوح بين 20. 30 كم فوق منسوب سطح البحر وقبل أن نتناول مخاطر إستنزاف الأوزون لابد أن نتعرف سوياً على تركيب الغلاف الجوى للأرض وماهية غاز الأوزون وماهى حقيقة مشكلة الثقب الأوزونى ومدى خطورته وكيفية التصدى لهذه المأساة.

الغلاف الجوى للأرض

يحيط بكوكب الأرض غلاف جوى سميك يشارك الأرض فى دورانها الدائم وهو يتكون بشكل رئيسى من ثلاثة غازات هى:النيتروجين(78.09%) والأكسجين (20.95%) والأرجون(0.93%) والنسبة القليلة الباقية التى تبلغ .03% فقط تمثل ثانى أكسيد الكربون وأثارا قليلة من غازات الهليوم والهيدروجين والميثان والنيون والزينون والأوزون ويتجمع نحو 80% من الغازات السابقة فى طبقة تعرف بإسم التروبوسفير Troposphere أى الطبقة اللصيقة بسطح الأرض وتعيش فى هذه الطبقة جميع الأحياء الأرضية وتحدث فيها أغلب الظواهر الجوية ويصل إرتفاع طبقة التروبوسفير من 10 إلى 15 كيلو متراً فوق سطح الأرض إلا أن هذا الإرتفاع ليس متساوياً فوق كل أجزاء الكرة الأرضية حيث يقل إرتفاعها فوق القطبين ويزداد فوق خط الإستواء ويوجد فى هذه الطبقة غاز الأوزون بنسبة ضئيلة جداً ويتغير تركيز الأوزون تغيراً كبيراً كلما إرتفعنا عن سطح البحر ويتركز معظم الأوزون الموجود فى الغلاف الجوى فى طبقة تعرف بإسم الإستراتوسفير Stratosphere وتعلو هذه طبقة التروبوسفير وهى تمتد إلى إرتفاع ثمانين كيلو متراً فوق سطح الأرض

ماهو غاز الأوزون؟ وما مدى أهميته وخطورته!!

الأوزون غاز عديم اللون نفاذ الرائحة وهو يتكون من إتحاد ثلاث ذرات من الأكسجين وهذا الغاز سام للإنسان والحيوان والنبات على السواء. ومن لطف الله بعباده أنه لا يوجد عادة عند سطح الأرض بتركيزات مسببة للضرر بيد أن التلوث الناجم عن حركة مرور السيارات فى المدن المزدحمة يؤدى لى زيادة تركيزه.

والأزون ذو فعالية عالية فى إبادة الجراثيم وقتل البكتيريا والفيروسات والطفيليات ولهذا السبب فإن عدة دول تفضل إستخدامه فى معالجة مياه الشرب ومياه المجارى وفى تعليب الأسماك وتعقيم المأكولات وهو بالكميات التى قدرها الله له فى طبقة التروبوسفير يعد عاملا منظفاً البيئة لكن زيادة نسبة هذا الغاز عن الحد المقرر له تحوله إلى عامل ضار ومتلف حيث يتسبب آنئذ فى تدمير الحياة بشتى صورها.

وقد أشار المهندس/ محمد عبد القادر الفقى فى إحدى كتبه أن الأوزون يتولد فى الغلاف الجوى بطريقتين:

الأولى: بوساطة عمليات التحليل الكيميائى الجزيئى لغاز الأكسجين الموجود فى الإستراتوسفير
والثانية: عن طريق تأثير الشحنات الكهربائية الموجودة فى السحب فى أثناء حدوث البرق. وفى الوقت الذى يتولد فيه غاز الأوزون فى الغلاف الجوى فإنه يتعرض أيضاً لعملية تدمير طبيعية نتيجة لإمتصاصه للأشعة فوق البنفسجية التى ترد إلينا من الفضاء وتحدث عمليتا التوليد والتدمير بإستمرار لكن شاءت حكمة الخالق. عزوجل. أن تكون كلتا العمليتين متساويتين فى المقدار وبذلك تظل كمية الأوزون ثابته ولكن الملوثات البيئية التى تسبب فيها الإنسان أدت إلى تغيير هذا التوازن وهو أمر أدى إلى نشوء مشكلة الثقب الأوزونى فوق منطقة القارة القطبية الجنوبية.

مشكلة الثقب الأوزونى

الشمس وهى ترسل أشعتها ترسل نوعاً من الأشعة فوق البنفسجية هذه الأشعة التى إذا ما وصلت الأرض تقتل الكائنات الحية ويقوم الأوزون الموجود فى الإستراتوسفير بحجب تلك الأشعة إذ يمتصها ما عدا قدر ضئيل جدا منها يصل إلى سطح الأرض مما يساعد على تكوين فيتامين "د" فى أجسامنا.

ومن الأمورالعجيبة والغريبة أن التلوث البيئ يعمل على زيادة غاز الأوزون بالقرب من سطح الأرض أى فى التروبوسفير فى حين يعمل على نقصانه فى الإستراتوسفير ولقد ترتب على التلوث البيئ حدوث إستنزاف لأوزون الإستراتوسفير ففى عام 1985م أعلن علماء الجو العاملون فى دائرة المسح البريطانية للقارة القطبية الجنوبية (أنتاركتيكا) على إكتشاف غير متوقع إذ وجدوا أن غاز الأوزون الذى يعلو خليج هالى Halley Bay قد إنخفض بنسبة 40% بين ربيعى عامى 1977 . 1984م. أى أنه يوجد فى هذه المنطقة ثقب أوزونى بمعنى أن كثافة غاز الأوزون فيها أصبحت منخفضة جداً عما يجب أن تكون عليه.

فالتلوث البيئ هو المتهم الرئيسى فى حدوث هذا الثقب وساعدت الظروف الطبيعية لمنطقة القطب الجنوبى على تكوينه كما أن هناك عدداً كبيراً من الملوثات التى أدت إلى إستنزاف الأوزون ومن أهمها:

أولا: أكاسيد النيتروجين التى تنطلق من الأسمدة الأزوتية ومن الطائرات التى تسير بسرعة أكبر من سرعة الصوت ومن التفجيرات النووية.

ثانيا: مركبات الكلوروفلوروكربون chloro fluro carbons (التى يطلق عليها أيضاً إسم غازات الفريون Freons المستخدمة فى مزيلات رائحة العرق ودوائر التبريد بالثلاجات وأجهزة التكييف....

ثالثا: الهالونات halons التى تستخدم فى إطفاء حرائق الأجهزة الكهربائية

مخاطر الثقب الأوزونى

* يرى العلماء أن النتائج التى يمكن أن تتمخض عن الثقب الأوزونى ستكون رهيبة ومؤلمة وبخاصة إذا إستمر الثقب الحالى فى الإتساع إذ سوف يتسرب قدر كبير من الأشعة فوق البنفسجية إلى سطح الأرض.

* إن الخطر الذى يهدد البشر هو أنه عندما تكون طبقة الأوزون الإستراتوسفيرية رقيقة فإن نفاذ الأشعة فوق البنفسجية ووصولها إلى الأرض سوف يزداد وهو أمر سيؤدى إلى تزايد إنتشار الأمراض السرطانية وبخاصة سرطان الجلد وأيضاً الإصابة بالحروق الشمسية والشيخوخة المبكرة وتجعد الجلد وأمراض العيون.

* ومن ناحية أخرى فإن الأشعة فوق البنفسجية المتسربة تكون ذات طاقة عالية تكفى لتحطيم جزيئات بيولوجية مهمة فى جسم الإنسان بما فيها حامض D.N.A المسئول عن نقل الصفات الوراثية مما يؤدى لهلاك مجموعات كبيرة من البشرية. مع التأثير المميت للعضويات البسيطة مثل الطحالب والبكتريا والتى تتغذى عليها الأسماك والتى تقوم عليها نظم الغذاء البحرية.

* ويعتقد العلماء أن الأشجار والأعشاب والحاصلات الزراعية سوف تضر بشدة من جراء إرتفاع الأشعة فوق البنفسجية التى تتسرب من ثقب الأوزون مما قد يؤثر على تباطأ معدل النمو.

* بالإضافة إلى ذلك فهناك أضرر إقتصادية كبيرة تنتج عن زيادة تدفق هذه الأشعة كما أن هذه الأشعة تتسبب فى تقشير الطلاء وتغير ألوانه فتصبح دهانات السيارات سهلة التقشير أما زجاج النوافذ فإنه لونه يميل إلى الإصفرار كما أن زيادة الأشعة فوق البنفسجية ستؤدى إلى حدوث "الضباب الدخان" والأمطار الحمضية.

* وسوف يؤدى الثقب الأوزونى إلى حدوث تغيرات كبيرة فى مناخ الأرض وإرتفاع درجة الحرارة فى العالم وكذلك إرتفاع منسوب مياه المحيطات مما يهدد بغرق عدة مدن ومناطق ساحلية فى بقاع شتى بالعالم.

كيفية التصدى لهذه المأساة:

مثل هذه المخاطر البيئية تحتاج إلى تعاون دولى للحيلولة دون حدوثها وقد عقدت غضون السنوات الأخيرة عدة إتفاقيات ومؤتمرات دولية لدراسة مأساة الثقب الأوزونى لإيقاف هذا التدهور والإستنزاف فى الأوزون الإستراتوسفيرى.

ومن أهم الإتفاقيات الدولية الخاصة بذلك إتفاقية فيسينا لعام 1985 التى يقضى بضرورة تخفيض 50 فى المائة من إستهلاك المواد الكلوروفلوروكربونية المستنزفة للأوزون عام 1999م ويرى علماء البيئة أن تخفيض إستهلاك هذه المواد إلى النصف لا يكفى بل يلزم تخفيضها بنسبة 90 فى المائة لتفادى المخاطر الناجمة عن تدمير الأوزون الإستراتوسفيرى مع إلتزام شامل من جميع دول العالم بوقف إنتاج وإستهلاك المواد المسببة لذلك مع زيادة الوعى من قبل السياسين والصناعيين والتكاتف من أجل المحافظة على النواميس الطبيعية التى سنها الخالق عز وجل. لإستمرار الحياة حتى يأتى أمر الله.

شباب ..دوت ..كوم

فكرة
لمياء شاهين - منال محمود

من أجل التواصل بين الأجيال .. لابد أن نعرف كيف يفكر الشباب؟ كيف يتحاورون؟ كيف يتحدثون؟ كيف يعبرون عن مشاعرهم؟ ما هى اهتماماتهم؟ ما هى المساحات الحرة فى حياة كل منهم؟ وما هى المناطق المحرمة لديهم؟ كل هذا من أجل التواصل . . وهذا التواصل من أجل الاستمرار .. وهذا الاستمرار يحتاج إلى توجيه رقيق وتصحيح مقنع. إننا نحاول من خلال هذا الباب أن نقترب من الشباب أكثر وأكثر .. حتى نستطيع أن نرى الصورة الحقيقية دون تجميل..

الحلم

الحلم أمل المستقبل والضوء الذى يسطع فيضئ حياتنا بالأمل والتفاؤل فحياة الإنسان تتحدد بالحلم وبدونه أصبحت خاوية بلا معانى، ولكى يستطيع كلاً منا تحقيق حلمه يجب أن يتحلى بالصبر والإيمان بالله أولاً ثم فى نفسه وقدراته ويجب أن يدرك قدراته كى لا يصاب بالإحباطات ويجب أن يتمسك بهذا الحلم ويؤمن به حقاً كى يحققه ولو بعد سنين ولن تقف أى عقبات فى وجهه فالحلم حق يجب إستغلاله لتحقق الخير لنا ولمن حولنا.

ماذا قال الفلاسفة عن الرجل

- أبغض الرجال عند النساء البخيل والجبان.
- إبتسم لزوجتك تجدها رهن إشارتك.
- الرجال هم السبب فى عدم حب النساء للرجال.
- الرجل الذى يهابه الرجال تحبه النساء.
- الرجل أرجوحة بين إبتسامة امرأة ودموعها.
- الرجال يصنعون عظائم الأمور لكن النساء تصنعن الرجال.

زمن الرومانسية انتهى

* فعلاً زمن الرومانسية راح وانتهت أيامه وأصبح دلوقتي عهد السرعة والتكنولوجية، لكن لحد دلوقتي فيه أشخاص بيدور على الرومانسية وبيحلموا يلقوها.
* زمان الرومانسية كانت عبارة عن ورود وسماع الأغانى الكلاسيكية بين الحبيب والحبيبة، لكن دلوقتي التعبير عن الرومانسية أصبحت عن طريق التكنولوجيا ورسائل SMS والإنترنت.
* أصبحت رومانسية فى الحب مجرد تكنولوجيا ولسه ناس بدور على الرومانسية

أكاذيب الشباب على البنات

* طبعاً احنا عارفين أن الشباب بيكدبوا كتير على البنات ليخلصوا نفسهم من المأزق إلي همه فيه.
مثلاً يقول للبنت آسف أتأخرت فى المواصلات حتى ولو أتأخر لسبب تانى والبنت الغلبانة تصدق علشان هيه عايزه تصدق ويس

الحب

الحب أسمى شئ تعيشها البشرية وأجمل كلمة تنطقها الشفاه.
ممكن الناس لم يعرفوا معنى الحب بملموسه الحقيقى ولكنه موجود فى كل شئ وفى كل وقت أياً كان نوع هذا الحب.
(حب الله - حب الوطن - حب الأب لأبنائه - حب الأم لأبنائها - حب الأقارب - حب الأصدقاء ..).
ولكن سوف أتحدث عن حب الحبيب لحبيبته فهناك أناس يجدون هذا الحب ولكنهم لم يحافظوا عليه، وهناك أناس أخرى مازالوا يبحثون عن هذا الحب والله أعلم هل سيجدوه أم لا؟ وهناك أناس أخرون يجدون الحب ويعيشون فيه وهذا الذى جعلنى أقول أن الحب فى كل مكان وسف يجده الإنسان حتماً وإذا لم يجده سوف يعوض الله عليه بحب الناس فيه.

رباعيات

يا وردة قلبى معاكى فى الريح لعب
لا تعبتى من الريح ولا قلبى تعب
احنا كده: نرتاح فى صخب الجنون
والسكون بنخاف قوى ونترعب
عجبى
أوقات أفوق ويحل عنى غبايا
وأشعر كأنى فهمت كل الخبايا
وافتح شفايفى عشان أقول الدرر
ما أقولش غير حبة غزل فى الصبايا
وعجبى

صلاح جاهين

البنات والموضة

* البنات دلوقتي مشغولين جداً بالموضة وأخبارها حتى لو كانوا مبيمشوش عليها، لكن بيحبوا يعرفوها مجرد المعرفة وفيه بنات كثيرة بتمشى على الموضة حتى لو كانت لا تناسب مجتمعها الذى تعيش فيه ولا تقاليدها، ودى طبعاً غريزة فى البنت أنها بتحب تتفرج على ملابس كثيرة، وده مش عيب لكن العيب أنها تختار ملابس لا تناسبها.

الشباب والموضة

أصبحت الموضة أمر يشغل بال كثير من الشباب والفتيات فى الوطن العربى وخارج الوطن العربى، فإن البنات يحرصن على متابعة أخبار الموضة وعروض الأزياء فى القنوات الفضائية حيث يرى بعضهم أن هذه الملابس التى تعرض قد تناسبهم وتعطيهم أكثر جمالاً وجاذبية دون الأخذ فى الاعتبار إن كانت هذه الموضة تناسبهم أم لا فى المجتمع الذى يعيشون فيه.
وأيضاً الشباب الآن نجدهم أنهم يهتمون بالموضة مثلهم مثل البنات بالرغم من أن كل إنسان يمكن أن يصبح جميلاً وجذاباً إذا انتقى ما يناسبه من الملابس العادية.
لأن لكل شخص جماله الطبيعى الذى خلقه الله به ليضفى جمالاً على ملابسه أيضاً.

أوجه التشابه بين البنات والموبايل

* موديلاتهم كثيرة ومغرية
* فواتيرهم غالية ومكلفة * دايماً بيرنوا
* ممكن يكونوا على الفايبرشين
* كلامهم كتير
* الجيل الجديد أحلى لكن أغلي
* رغم مشاكل الأول نبحث عن الثاني
* ذاكره الاثنين قوية جداً

الشباب والموبايلات

* الشباب من دول أول ما يخش الجامعة لازم على طول يجيب موبايل أحدث موديل وكل سنة يشترى واحد جديد حتى ولو كان الموبايل القديم سليم لكن مجرد منظره وخلاص

الفيديو كليب

* انتشار الفيديو كليب بطريقة كبيرة فى القنوات الفضائية أصبحت ظاهرة تشكل خطراً كبيراً على فكر الشباب.
* فمعظم الشباب يشاهدون هذه القنوات الفضائية المليئة بالفيديو كليبات مما يشكل ظاهرة أخطر بكثير مما نتوقع .

السينما والصيف

* يأتى الصيف والسينما تنتعش بمجموعة كبيرة من الأفلام أغلبها كوميدية علشان يرفهوا على الناس ويضحكوهم، الشباب بيروحوا يتفرجوا على الأفلام الكوميدية، ممكن ميكنش لهذه الأفلام مضمون لكن بيروحوا يضحكوا ويرفهوا عن أنفسهم وينسوا مشاكلهم، لكن لو قدمت السينما أفلام كوميدية وليها مضمون هيتهافت عليها الشباب أسرع لأن ليها مضمونها ومعناها

لماذا يستهوى الشباب الجلوس أمام الإنترنت لساعات طويلة؟

تكنولوجيا اليوم أصبحت شئ لا يمكن الاستغناء عنه لدى الشباب، فالشباب يجلس أمام الإنترنت لمدة طويلة هل لاحساسهم بأنهم غرباء عن المكان الذى يعيشون فيه؟ فيفضلوا العزلة أمام الإنترنت..!
أم أن لغة الحوار والتفاهم بين أفراد الأسرة انعدمت فيلجأ الشباب إلى أناس أخرون يتحدثون معهم عن حياتهم ومشاكلهم ويفهمونها بحكم أنهم نفس السن.
أم أن الشباب قد يجلس ليتعرفوا على البنات من أجل تكوين علاقات بينهم مجرد التسلية فقط.
أم أن الشباب يجدوا فى الجلوس أمام الإنترنت الكثير من المعارف ليتعرفوا على الكثير من ثقافات العالم
فأى الشباب ... أنت؟؟!!!

الجمعية البحرية المصرية

موضوع المحاضرة

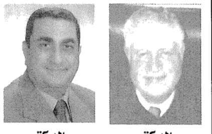
البضائع الخطرة وكيفية تداولها والتعامل معها وفقا للإتفاقيات الدولية.

وأدار الندوة الدكتور: أحمد عبد المنصف عميد معهد النقل البحرى واللوجستيات ورئيس الجمعية البحرية المصرية.
حاضر فيها الدكتور محمد مسعد محرم الخبير الكيميائى للهندسة البيئية والبضائع الخطرة.
وقد ناقش عدد كبير من أهم القضايا التى تشغل بال الكثيرين من العاملين فى مجال البحرية والنقل البحرى.
وقد إستهل حديثه بأن 70% من الحوادث الخطرة والتى قد تسبب كوارث بيئية كبيرة تحدث بسبب الجهل فى التعامل مع البضائع الخطرة سواء فى التداول أو النقل أو التخزين وكيفية إدارة هذه البضائع الخطرة.

– وقد قسم هذه البضائع أو المخلفات الخطرة إلى:
- **بضائع معلبة:** وهى جميع البضائع الموضوعة فى عبوات ومغلفة.
- **بضائع سائلة:** وهى مثل الزيوت المعدنية والغازات المضغوطة.
- **بضائع صلبة:** وهى التى تشحن مباشرة فى عنابر السفن كالحديد والفحم.
- **بضائع مبردة:** وهى التى تحتاج إلى درجة حرارة منخفضة مثل اللحوم والأسماك والأطعمة بشكل عام.
- **بضائع حية:** مثل المواشى والحيوانات.
- **بضائع خاصة:** وهى ذات الطبيعة الخاصة والتى تحوى المواد السامة والمتفجرة.
- **بضائع ثمينة:** وهى التحف والذهب والفضة.
- **بضائع خطرة:** وهى المواد (صلبة – سائلة – غازية) سواء طبيعية أو صناعية (خام طبيعى أو منتج نهائى) والتى لها مواصفات طبيعية وكيميائية وبيولوجية خاصة فى تخزينها وتداولها ونقلها والتعامل معها.

وقد أشار إلى التقسيمات الدولية للبضائع الخطرة
ومن ثم تحدث عن الكتالوج الأوروبى للمخلفات لعام 93 والذى يضم حوالى 645 نوع من المخلفات والذى تلاه منشور المخلفات الذى يحوى حوالى 229 نوع.
وقد قسم هذا الكتالوج البضائع الخطرة إلى :
- شدة الإشتعال – قابلية الإشتعال.
- المواد الآكلة – المواد المتفجرة
- المواد المؤكسدة – المواد الضارة.

ومن ثم قسمها إلى مواد مشوهة – ومسرطنة ومهيجة – ومواد سامة يتولد عنها غازات سامة بملامستها للأحماض أو للماء وأخيراً مواد معدية.
ويعد ذلك النظام المصرى للتصنيف:
القابلية للإحتراق – والتآكل والنشاط والتفاعل ومن ثم السمية على حسب طريقة التعرض ودرجة التركيز.
– وكل ذلك إعتمادًا على قوائم المواد الخطرة:
أولا: القائمة (S) وهى تحوى المخلفات الطبية والمواد المشعة والبويات والأحبار والأصباغ والأسبستوس والذى يستخدم فى صناعة الصدف الزجاجي والذى منع فى كل دول العالم ما عدا مصر.
ثانيا: القائمة (F) والتى تحوى ما ينتج عن عمليات صناعية غير محددة مثل المذيبات العضوية والأسيتون .
ثالثا: القائمة (K) والتى تحوى عمليات حفظ الأخشاب وصناعة البتروكيماويات والحديد والصلب والنحاس والبويات.
رابعا: القائمة (P) ذات خطورة حادة من السمية.
خامسا: القائمة (U) وهى مواد سامة غير مطابقة للمواصفات وكذلك بقاياها فى العبوات ورواسبها المنسكبة.
نقل البضائع الخطرة: بأساليب إلى:
يراعى عدم إستخدام البر فى نقل البضائع من الرتب (1) «المواد المتفجرة» إلا إذا: 1– كانت الشاحنات مجهزة.
2– تخلو من مخلفات الحمولات السابقة.
3– التأكد من صلاحية الشاحنة وخلوها من النتوءات.
4– التزويد ببطانة مناسبة ولا تساعد على الإشتعال.
5– تزويدها برموز الدلالة على أنواع العبوات.
– أما بالنسبة لإشتراطات التحميل والتعتيق فيجب ألا تكون ملاصقة للمحرك إذا كانت مواد متفجرة أو قابلة للإشتعال أو التفاعل، ويجب أن تكون مثبتة جيداً ويمنع التدخين أو إقتراب أى مصدر للهب من هذه المواد وضرورة مراعاة بعد الأمن.



الدكتور أحمد عبد المنصف — الدكتور محمد مسعد محرم

– أما عن التداول والتخزين فيراعى أن يكون فى مكان بارد وجاف وبعيداً عن مصادر الحرارة والشرارة واللهب ويراعى التفتيش الدولى عن التسرب أو الدخان أو البخار.
– أما عن النقل البحري: (فى السفن):
1– لا يسمح بنقل مواد غير معبئة.
2–مراعاة عدم وضع حواجز ضعيفة وأبعاد تماماً المواد القابلة للإشتعال عن القابلة للإنفجار.
3– يراعى الغلق المحكم.
4– يمنع النقل النهرى خلال نهر النيل.
5– الرجوع لوزارة الداخلية فى حالة نقل الغازات القابلة للإنفجار.
6– الرجوع للأجهزة المختصة والمراكب المجهزة والمتوافر فيها وسائل الحماية وأنظمة العزل عند نقل المواد المشعة.

خطط الطوارئ:
والتى يجب التنسيق لها مع وزارة الداخلية والمطافئ والمستشفيات وإدارة المخزن.
وضرورة وجود معدات كشف الطوارئ: والتى تتمثل فى أدوات كشف الحرائق والدخان والحرارة.

وأخيراً الإتفاقيات الدولية والمعاهدات الخاصة بالمواد الخطرة.
– مؤتمر الأرض بريو دى جانيرو عام 1992 والذى حث على التوسع فى الحماية الدولية، وتبادل المعلومات، وتعزيز القدرات الوطنية ومنع الإتجار الدولى.
– الإتفاق الأوروبى بشأن البضائع الخطرة 1975 .
– الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن.
– إتفاقية طبقة الأوزون وفرض رقابة صارمة عليها لحماية الصحة البشرية والبيئة.
– إتفاقية بازل والتى تهدف للتحكم فى نقل النفايات عبر الحدود 1989.
– الإطار العالم لإتفاقية الأمم المتحدة بشأن الإحتباس الحرارى .
– إتفاقية EDY: والتى تهدف إلى تركيز الغازات الجو لمستوى يمنع حدوث تأثير ضار على الحرارة.
– إتفاقية كيوتو والتى وافق عليها كل دول العالم ما عدا أمريكا وأستراليا ومن ثم إتفاقيات متتالية قامت بها الولايات المتحدة وبورصة غاز ثانى أكسيد الكربون، وإختتم الدكتور محرم الندوة بالتوصية على مراعاة الواقع والعمال والحفاظ على الإنسان ومراعاة الضمير وعدم التفاعل بنظرية الفعل ورد الفعل ومراعاة الرقابة على شركات النقل.


الربان/ محمد العقاد الربان/ عاطف مارونى

محطات وأخبار

التبادل التجارى مع السعودية

احتلت المملكة العربية السعودية خلال العام الماضى المرتبة الأولى فى الصادرات المصرية إلى الدول العربية، ونفس المركز بالنسبة لواردات مصر من الدول العربية، وحسب أرقام جهاز الإحصاء فقد بلغت الصادرات المصرية للسعودية العام الماضى 321 مليون دولار فى حين بلغت قيمة واردات مصر من السعودية 1.437 مليار دولار ليصل العجز التجارى السلعى لصالح السعودية بحوالى 1.116 مليار دولار، إلا أن ذلك أدى إلى نمو قيمة التجارة بين البلدين بنسبة 29%

البنك الأهلى يمول شراء ٦ سفن للنقل البحرى

كشف عطية سالم نائب رئيس مجلس إدارة البنك الأهلى المصرى عن قيام البنك بتوقيع إتفاقية مع ترسانة "أس تى أكس" الكورية لتمويل شراء عدد 6 سفن بقيمة تبلغ 251.6 مليون دولار لصالح شركة الملاحة الوطنية المصرية.
وأوضح أن الصفقة عبارة عن أربع سفن حمولة 81 ألف طن "موديل كامرماكس" و2 سفينة حمولة 85 ألف طن موديل سوبر ماكس.
وقال أن هذه الإتفاقية تأتى فى إطار توجه وإهتمام البنك بتمويل مشروعات النقل البحرى مؤكداً أنه سيتم تمويل هذا المشروع بشروط وفائدة ميسرة.

صناعة السياحة فى مصر

صرح زهير جرانة وزير السياحة بأن السياحة فى مصر تمثل نسبة 11.3% من إجمالى الناتج المحلى و43% من الصادرات و12% من القوى العاملة، كما أنها تعتبر المصدر الأول للعملة الصعبة، ولما كانت صناعة السياحة عاملاً حيوياً ومؤثراً فى الإقتصاد فقد تم تشكيل اللجنة القومية لإدارة الأزمات من ممثلى كل الوزارات حيث يقوم رئيس اللجنة بتقديم تقرير مباشر إلى رئيس مجلس الوزراء، كما أن اللجنة تختص بإعداد الخطط الخاصة بتلافى وقوع الأزمات.

خطوة هامة نحو الوحدة الإقتصادية العربية
إنشاء الإتحاد العربى لمرحلى البضائع واللوجيستيات
إفتتاحية الإجتماع التأسيسى للإتحاد. القاهرة فى 15 يوليو 2007



فى خطوة هامة نحو تفعيل العمل العربى المشترك شهدت مدينة القاهرة ميلاد الإتحاد العربى لمرحلى البضائع واللوجيستيات، حيث عقد الإجتماع التمهيدى فى مقر مجلس الوحدة الإقتصادية العربية تحت إشراف د/أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية حيث تم إستعراض بنود مشروع النظام الأساسى والذى تكون من ثمانية أبواب (إنشاء الإتحاد - أهدافه وإختصاصاته - العضوية - أجهزة الإتحاد - الموارد المالية والميزانية - مراقب الحسابات - مدة الإتحاد وبدايته وإنهاؤه - أحكام عامة)

وتم الوقيع على النظام الأساسى وإتفاق المؤسسين لإنشاء الإتحاد

وتلا ذلك إنتخاب مجلس إدارة مؤقت برئاسة اللواء مازن نديم من مصر وتم إنتخاب 2 نواب لرئيس المجلس

الأول: توفيق بلحاج سليمان نائب لرئيس تونس

الثانى: أياد النجار نائب لرئيس سوريا

وتم إختيار سبعة أعضاء هم

1 - مدحت حاتم القاضى مصر 2 - تمام سلامة العراق 3 - محمد وسيم الحسامى سوريا

4 - أبو بكر الحديدى تونس 5 - محمد البوسفى ليبيا 6 - محمد ضو الغزانى ليبيا

7 - د/ حسين ضاهر لبنان



وتم الإتفاق على تحديد رسوم الإشتراك بالإتحاد وقد حضر من الشخصيات العامة

السيد المستشار رشيد عليو مدير إدارة الشركات والإتحادات بمجلس الوحدة الإقتصادية العربية والسيد أحمد الوكيل رئيس الغرفة التجارية بالإسكندرية

بالإضافة إلى جميع أعضاء مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولى فى مصر بالإضافة إلى لفيف من السادة ممثلى البلدان العربية.



وقد حضر الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية إلى مقر الإجتماع وقد رحب بالإتحاد الجديد مشيراً إلى أن الإتحادات العربية تشكل بيوت خبرة عربية فى كل المجالات الخدمية والإنتاجية خاصة فى مجال النقل حيث لدينا عدة إتحادات قوية فى مجال النقل البحرى والسكة الحديدية والنقل البرى وقد قام مجلس الوزراء العرب بتكليفها بوضع خريطة لمشروعات النقل تمهيداً لعرضها على القمة الإقتصادية العربية هذا العام أو أوائل العام المقبل وقال إن النقل بمثابة الشرايين التى تغذى التكامل العربى وإن الإتحادات العربية فى النقل عليها توجيه فوائض رءوس الأموال العربية لمشروعات دعم البنية الأساسية فى مجال النقل.

وقد ألقى اللواء **مازن نديم** رئيس الإتحاد كلمة رحب فيها بالحضور وحدد الفارق بين أنشطة مؤسسات النقل وبين أنشطة مرحلى البضائع فى أنه لا يشترط بالنسبة لمرحلى البضائع أن يمتلكوا وسائل النقل ولكن نشاطهم يمتد لكافة الأعمال التى ترتبط بالبضائع سواء فى مجال التخزين أو التغليف والتوزيع بالدخول إلى مرحلة اللوجيستيات وأوضح أن عمل التنظيمات أسرع من الحكومات لذا فإن هذا الإتحاد سيحرص على حث الدول العربية على توحيد إجراءات تداول البضائع داخل أراضيها من أجل إنسياب حركة التجارة إسترشاداً بالأنظمة التى تطبقها منظمة الفياتا العالمية لمرحلى البضائع واللوجيستيات. وأكد **أحمد الوكيل** رئيس غرفة تجارة الإسكندرية التى ساندت إنشاء هذا الإتحاد من خلال شعبة النقل الدولى بها أن الغرفة تحرص على دعم أى عمل يسهم فى تحقيق التكامل الإقتصادى العربى سواء بإبرام إتفاقيات التوءمة مع الغرف العربية الشقيقة أو بإيجاد آليات جديدة مثل آلية هذا الإتحاد



وقد شرف الحفل السيد الأستاذ جلال أبوالفتوح رئيس مصلحة الجمارك وأكد أهمية تضافر جميع الجهود من أجل إنسياب حركة البضائع خاصة عبر المنافذ الحدودية بين الدول العربية ولا شك أن دور هذا الإتحاد فى تسهيل حركة النقل سيؤدى إلى تيسير إجراءات باقى الأجهزة المعنية ومن ضمنها الجمارك.

وأكد المستشار رشيد عليو مدير الإتحادات العربية بمجلس الوحدة الإقتصادية العربية أن إنشاء هذا الإتحاد الجديد يأتى بتوجيه من المؤتمر الثانى للإتحادات العربية حول دور النقل متعدد الوسائط فى تنمية التجارة البينية بما يستلزم ضرورة وجود إتفاقية عربية تنظم هذا النمط من النقل

وكما شهد الحفل أيضاً السيد اللواء/ محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الواردات والصادرات والمهندس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية ونائب رئيس الشعبة. كما أكد السيد اللواء بحرى محمود حاتم القاضى رئيس الإتحاد العربى لغرفة الملاحة أن الإتحاد الجديد يؤكد أهمية السير قدماً فى إهتمام مؤسساتنا بالنقل متعدد الوسائط تماشياً مع الإتجاه الدولى فى هذا الإتجاه وأشاد المؤسسون بجهود الخبير البحرى الأستاذ إبراهيم شلبى صاحب فكرة الإقتراح بإنشاء هذا الإتحاد مشيراً لأهمية التكتلات العربية فى ظل الإتجاه نحو العولمة







لهيئه
لمصرية لرقابه على لتأمين

EGYPTIAN INSURANCE
SUPERVISORY AUTHORITY

الادارة العامة للتسجيل

السيد الأستاذ الربان / منتصر اسماعيل عبد الحى السكرى
رئيس مجلس الاداره والعضو المنتدب
للشركة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن

الموضوع اخطار الشركة بقرار تسجيلها

تحية طيبه وبعد ،

نتشرف بالإحاطة بأن السيد لأستاذ الدكتور رئيس الهيئة قد أصدر القرار رقم (٣٣٧) لسنة ٢٠٠٧ بتسجيل الشركة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن بسجل خبراء المعاينة وتقدير الاضرار (شخص عبارى)

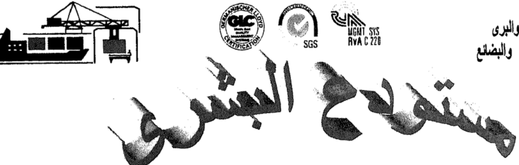
ونرفق طي كتابنا هذا عدد (٢) صوره من القرار المذكور

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،

تحريرا في ٢٠٠٧/٦/٢٨
خ هشام

المدير العام
(نبيلة رشاد)

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبرى
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

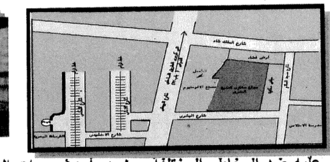


يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







- المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلى أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القبارى – الإسكندرية -تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات يرجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس : A.C . H .UN ٥٤٠٥٦٦ فاكس : ٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com

eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهي يكتب

بعد أن سادت المشاعر «المحنطة» وانتشرت الأفكار «المجمدة»



صناعة الأمل .. صناعة المستقبل

إلى هذا الحد وكفى .. إلى هذه النقطة تحديداً لن أقوى على الاستمرار فى هذه المرثيات الدامعة المؤلمة، إلى هذه المنطقة المحرمة حيث تخطينا الخطوط الحمراء ودخلنا مرحلة الخطر الحقيقى، إننا ككتاب ومثقفين وحملة المبادئ والأفكار تجاوزنا الحدود .. حدود الرغبة الصادقة فى الإصلاح .. تجاوزنا حتى وصلنا إلى منطقة إحباط الآخرين وحقنهم بجرعات منتظمة من اليأس والضيق، إننى أحس بالفزع كلما أرى شاب من الشباب لم يعد لديه القدرة للتفاؤل، لقد أصبح الشباب ضحية الظروف الصعبة من ناحية وضحية الأفكار المحنطة من ناحية أخرى.

ماذا ننتظر من شباب محبط ومحطم معنوياً؟ هل يستطيع مثل هذا الشاب أن يعمل ويبدع ويصنع المعجزات؟

إننى استيقظت على جريمة نكراء يشارك فيها كثيرون وأنا واحد من هؤلاء، هذه الجريمة هى تعرية الحقائق وإظهار مرارتها أمام الجميع والهدف بالتأكيد هو نشر الوعى وإطلاع الجميع على الحقائق حتى ولو كانت حقائق مزعجة، لكن الآثار الجانبية لهذه الأفكار كانت أشد خطراً على الجميع، حيث أنتشر اليأس والإحباط وفقدان الأمل، لقد شاركنا جميعاً فى رسم لوحة سوداء لمشهد جنائزى حزين حتى أثرنا على الجميع سلباً مائة × المائة لقد فاجأنى ابنى «محمد» ابن العشر سنوات بسؤال مفزع ومباغت وقال لى «فين الفساد والكوارث والمشاكل إللى إنته بتكتبها كل مرة».

عندها أحسست أننى زرعت الشوك وبذرت بذور الاحباط واليأس وعلمت ابنى كيف تكون الصورة سوداء وكيف تكون الألحان الجنائزية.

إذن لا وقت للبكاء على اللبن المسكوب ولا وقت للكلام والعتاب وجلد الذات، لا وقت لهذا كله، إننا لابد وأن نتحرك تحركاً إيجابياً .. لابد من زرع الأمل وغرس التفاؤل فى عقول وقلوب أبنائنا، وهذا لا يعنى أن نجعلهم يعيشون فى وهم ليس فى الإمكان أبدع مما كان ويمكن إعطاءهم جرعات متوازنة متناسقة من الحقائق المرة وفى نفس الوقت اعطائهم جرعات من الأمل والتفاؤل والصبر، إننا نريد أن نرى أبنائنا على أساس سليم .. القدرة على النقد البناء ... القدرة على تقبل الآخر .. القدرة على الحوار .. القدرة على المبادرة والمبادأة القدرة على احترام الذات ... إننا نريد أن نعلمهم كيف يحلمون كيف يتغلبون على مشاعر اليأس والإحباط؟ كيف يحولون الألوان القاتمة إلى ألوان زاهية براقة.

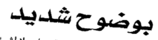
إن المهمة ليست بالسهولة المتصورة ... لكن علينا أن نبدأ وفوراً وبلا تأجيل، إن كل من أعرفهم عن قرب وأحبهم وأقدرهم يقومون بنفس الفعل دون أن يدرى كل منهم ذلك !!! مجدى مهنا، سلامة أحمد سلامة، إبراهيم عيسى، وائل الإبراشى، حمدى قنديل ... وآخرين.

الجميع يتسم بالصراحة والوضوح والإخلاص والجدية وإحقاق الحق وإعلاء الحقيقة .. وأثناء هذه الأفعال تتولد أعراض جانبية وتأثيرات غير مقصودة .. تصل فى مقتل، حيث يتولد الإحباط واليأس وفقدان الأمل يصبح هو الأساس، إننى أدعو نفسى وغيرى أن نفكر قليلاً فى صورة بديلة .. نصنع من خلالها الأمل ونبدد اليأس والإحباط، إننا قادرون على ذلك بإذن الله طالما خلصت النوايا وبعدت الصغائر، إن صناعة التفاؤل مهمة شاقة وعسيرة لكنها ليست مستحيلة، فالتفاؤل فعل معنوى لا يتحقق إلا ببث ونشر محفزات حقيقية تدخل العقل وتحترمه، إننا يجب أن نتحرك فى هذا الاتجاه، وبين أيدينا نماذج ونماذج ناجحة وفاعلة فى المجتمع فليس كل المجتمع فاسدين وليس كل الساسة عديمى الضمير وليس كل الصناع محتكرين وليس كل الشعب سلبيين . هناك أناس أصحاب ضمائر حية فى كل المواقع العليا منها والدنيا هناك مواطنون صالحون يتعففون عن الحرام وعن الصغائر وعن الموبقات، هناك صحفيون محترمون أصحاب أقلام حرة وعقول وقلوب نذيهة .. مازالت مصر بخير .. ومازال الحق ينبض بالحياة ومازال الحق على وعد من رب العزة بنصره وسيادته وسلطانه إننى أتقابل يومياً مع أناس يتسمون بالبساطة والهدوء ومع التعامل اكتشف أنهم عباقرة فى الحق أساتذة فى الإيجابية إن الأضواء لم تسلط على أفعالهم ولا أقوالهم ولا حياتهم ولا ظروفهم، إن الأضواء مسلطة على الفاسدين والمرتشين والمحتكرين والمزورين أما الأنقياء الأتقياء فالكاميرا فى حالة خصام معهم والأقلام لا تصل إليهم، وهنا مكمن الخطورة والإنزعاج الصورة النهائية التى تشكل وجدان الأمة تصل مشوهة لأنها تمثل نصف الكوب الفارغ، لكن الصورة أغفلت عن عمد وقصد هذه النماذج الجميلة الرائعة التى تمثل مثلاً أعلى يصلح كقدوة للشباب الضائع البائس اليائس، إنها دعوة صادقة للجميع .. هيا بنا نضع الأمل وننثر بذور التفاؤل ونحارب اليأس والإحباط والفساد بالعمل بروح عالية وهمة مرتفعة .. إن أخطر شئ على هذه الأمة هى أن تحس بالانهزام من الداخل، الصور السوداوية التى تسود الأجواء هى أخطر شئ على وجدان الأمة.

فقد جلست جلسة طويلة مع الكاتب الكبير سلامة أحمد سلامة بجريدة الأهرام .. وكان محور نقاشنا هو كيف ننشر ونروج لهذه الصناعة المنسية التى قاربت على الانقراض إنها صناعة صعبة ولا يصلح معها إلا العمل الجماعى المنظم.

إننى أدعوكم جميعاً للمشاركة فى إعلاء مبادئ الأمل والتفاؤل وصناعة شىء لهذا الوطن الذى نكثر من الكلام فى حقه ونقل فى العمل لحساب.

والله من وراء القصد



بوضوح شديد

* لقد اجتمعت الدنيا ضد حركة حماس لا لشئ إلا لأنها ذات مرجعية إسلامية، وللأسف الشديد فإن مصر تركت القضية لتخرج من بين يديها لتصل إلى البيت الأبيض ليقرر بوش ما يشاء وقتما شاء لصالح المعلم أبو مازن والشريف العفيف «محمد دحلان».

إننى أترك للقراء المقارنة بين إسماعيل هنية ومحمد دحلان أو خالد مشعل ومحمد دحلان .. وأعتقد أن وضع إسم هذا الدحلان بجوار هؤلاء شرف لا يدانيه شرف لعائلة دحلان.

* أحمد أبو الغيط وزير (مش عارف إيه بالضبط) ليس لديه قبول على الأقل منى ومن كل من أسأله فى هذا الموضوع ترى ما هو السبب؟ عموماً القبول من عند الله.

* مازلنا فى أنتظار قطار التغيير يا ترى من سيركب القطار؟ من سينزل من القطار؟ ومن سيدهسه القطار؟

* عبد الله إمام .. كنت أتمنى أن أكون صحفياً إلى أن ظهرت على الساحة رئيساً لتحرير روز اليوسف ندمت على هذه الأمنية وحمدت الله أننى لم ولن أكون حتى لا أشترك معك فى مهنة واحدة ... الحمد لله.

* د/ مفيد شهاب تصريحاتك عن عدم نجاح أياً من الإخوان فى مجلس الشورى بسبب سوء أدائهم فى مجلس الشعب نكتة الموسم .. الله يسامحك

* اعتقد أن إنتخابات الشورى الماضى رجعت بمصر أكثر من مائة عام إلى الوراء ... لك الله يا مصر.

قناة السويس حديث عن الوزن والأهمية

الجزء الأول

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات



1- قناة السويس: حقائق تاريخية:

تحظى قناة السويس بمكانة مرموقة .. وسمعة إقتصادية جيدة فى كل الدوائر والمحافل الاقتصادية العالمية .. فكما أن مصر هى قلب العالم من الناحية الجغرافية ... فإن القناة التى تقع فى هذا القلب الجغرافى ، هى قطب الممرات الملاحية، وعاصمة الخطوط الملاحية الدولية، والبؤرة التى تأتى إليها .. وتنطلق منها أساطيل الخطوط الملاحية الكبرى .. إنها ترجمة عملية دقيقة لاقتران وإمتزاج الإقتصاد بالجغرافية .. والموقع بالإمكانات ... لتقدم القناة أنسب الحلول العملية لمشكلات حركة التجارة الدولية ... وهذا ما منح القناة قيمتها الفريدة.

وفى ذروة المد الحضارى ، فى القرن التاسع عشر، كان على مصر أن تضيف إلى وظيفة القلب، مهمة حلقة الربط، وهمزة الوصل .. من خلال تطور ملاحى جديد، يقدم للمجتمع الدولى خدمات حضارية وإقتصادية غير مسبوقة .. وهكذا وقع الإختيار على الجغرافية المصرية لتؤدى دوراً عظيم الأهمية، بأن تكون حاضنة وكنفاً للممر المائى لقناة السويس.

كان ذلك تعبيراً عن إمكانات المكان وعبقريته .. كما كان تفاعلاً مع تطلعات وآمال الاقتصاد العالمى أن يعبر مشكلات طرق التجارة التقليدية .. كما يفصح عن رغبته فى إخضاع حركة التغيرات لصالح نهضته وإزدهاره.

كانت الجغرافيا فى هذا الموقع الوسطى والوسيط .. رحماً خصباً يرنو إلى حمل جنين هذا الانقلاب العظيم .. وجاءت أحلام الرأسمالية الدولية بالمنطقة التى أنتجت من هذا التزاوج .. هذا الحدث أيقظ العالم على تحولات باهرة .. وتفاعلات عميقة الآثار ..

لقد أصبحت قناة السويس على إثر ميلادها، مرتبطة برباط وثيق، لعالم ينتمى إلى عصر ما بعد شق القناة .. فالتاريخ الاقتصادى العالمى أصبح يمتلك طوراً جديداً فى أعقاب افتتاح القناة ..

* إبتدأ حفر القناة فى 25 إبريل عام 1859 فى عهد الخديو سعيد.
* وإفتتحت فى 17 نوفمبر عام 1869 فى عهد الخديو إسماعيل.
* وإستغرق حفرها 10 سنوات.
* وإستخدم فى حفرها فى أوقات ذروة العمل نحو 120 ألف عامل مصرى .
* وأدت القناة إلى ميلاد عدة مدن من حولها، من أهمها بورسعيد والإسماعيلية، والزقازيق.

لقد كانت المحيطات والبحار، منذ سحيق التاريخ، تبحث عن قنطرة فى هذه المنطقة، تتلاقى عندها، لكى تتواصل من غير حواجز أو عوائق .. فالتجارة هى روح الإقتصاد فى كل العصور .. وحين فسرت قناة السويس ذلك الحلم القديم إلى حقائق جديدة ... صارت هى بوابة الدخول إلى هذه البحار والمحيطات .. كما أضحت هى المفتاح الذى فتح لفورة الاقتصاد العالمى آفاقاً ومدارات جديدة..

كانت أوربا سيدة النهضة الإقتصادية والتجارية، تبحث عن طريق بحرى تستبدل به طريق رأس الرجاء الصالح .. التى تمتد به المسافات من حول الشواطئ الغربية للقارة الإفريقية إلى المحيط الهندى والمحيط الباسيفيكى .. من الناحية الإقتصادية كان ذلك يعنى مزيداً من وقت الرحلات التجارية .. وزيادة التكاليف المالية .. فالتطور الرأسمالى لا يمكنه أن ينتظر وقتاً طويلاً لتحقيق نهضته ونموه.

وكانت المنطقة التى أسعفت أوربا بالحل الحاسم لهذه المشكلات، هى مصر .. التى يضعها موقعها الجغرافى الفريد، فى منطقة بؤرية وسطى ما بين حوض البحر الأحمر وحوض البحر المتوسط .. كان الهدف هو تحويل البرزخ الأرضى فيما بين هذين البحرين إلى طريق بحرى .. تختصر المسافات ..كما تختزل زمن الرحلات البحرية .. بما يمكن الرأسمالية من تحويل فوائض الوقت والمسافة، إلى وفورات فى دورات الصناعة والتجارة والتسويق .. وتوليد دخول وفوائض إقتصادية سريعة ..

ماذا سنجد إذ قلبنا فى صحائف التاريخ؟ .. لقد حاولت الحملة الفرنسية على مصر بقيادة نابليون عام 1798 أن تحقق هذا المشروع العظيم .. وحين جاءت الحملة البريطانية على مصر عام 1801 لطرد الحملة الفرنسية من مصر .. كان هدفها أن تحل محل فرنسا فى اقتناص هذا الحلم .. ثم كررت المحاولة بحملة فريزر عام 1807، لكى تستأثر من دون فرنسا بالقيام بهذا العمل الذى يمثل أعظم انجاز للبشرية، فى القرن التاسع عشر .. والذى كان يمكن أن يحدث فى هذه المنطقة الجغرافية، لو لم تشق فيها القناة؟!

فعلى مدار التاريخ .. ظلت هذه المنطقة فراغاً خاوياً .. وتيهاً من الصحراوات الجرداء .. أهملها الإنسان .. ولم يقترب منها العمران والحضارة .. ولم يدخل إلى مجالاتها الاقتصاد .. سوى فى أبسط صوره البدائية .. حيث لم يكن الإنسان يظهر على مسرحها إلا فى مرور عابر سريع، وبأعداد قليلة، عندما كان صائدو الأسماك .. وقانصو الطيور المتوطنة والمهاجرة، يمرون بها لصيد هذه أو قنص تلك.

كانت اللوحة الطبيعية للمكان منذ أن رسمت على حالتها الأولى فى مستهل التاريخ .. بتلالها الرملية المخروطية المتناثرة، تنمو عليها أجمات وتجمعات نباتات الغاب والنباتات البحرية الأخرى .. حيث كانت ملاذاً وأوكاراً لأسراب الطيور المهاجرة فى مواسم هجرتها من صقيع الشمال الأوربى إلى حيث الدفء والغذاء فى هذه المنطقة .. ولذا فقد أطلق على هذا الموقع اسم «جزيرة الطيور».

فى العصور الفرعونية القديمة .. وإلى زمن وقوع الحروب الصليبية .. كانت مدينة الفرما التى تقع على مصب فرع النيل البيلوزى إلى أقصى الشمال الشرقى من مصر .. هى الميناء الرئيسى فى هذه المنطقة .. كما كانت قاعدة تجارية زاهرة .. كان ذلك الميناء يستخدم فى التبادل التجارى ما بين مصر وآسيا الصغرى والشام .. سيما تجارة الأخشاب من الأصناف الجيدة اللازمة لصناعة السفن والمساكن..

كما كانت الفرما – التى يبعد موقعها عن موقع ميناء بورسعيد الحالى بنحو 32 كيلو متراً إلى الجنوب الشرقى – قاعدة صناعية لبناء أساطيل السفن وصيانتها وإصلاحها .. كما كانت الطريق الرئيسى الذى تسلكه قوافل التجارة طوال عصور الولاة المسلمين ... حيث كانت القوافل تنطلق من مدينة القلزم (السويس) عبر برزخ السويس الأرضى .. ومنه إلى الفرما على البحر المتوسط.

وإلى الغرب مكان مدينة دمياط بمينائها البحرى .. تبعد بنحو 50 كيلو متراً عن موقع بورسعيد الحالى .. وكانت قد ورثت عن الفرما مجموعة من أنشطتها وتجارها وصناعها الذين فروا من دمار الحروب الصليبية.

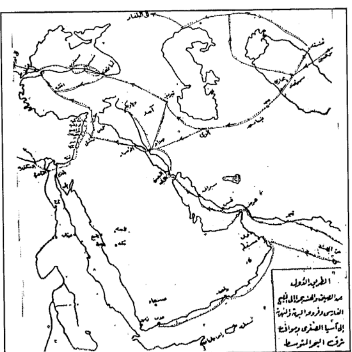
وإلى الشمال، كانت جزيرة قبرص، وجزيرة إقريطش (كريت) .. وقد أفادت الجزيرتان من إضمحلال ميناء الفرما .. وتحولا إلى محطتين بحريتين تؤديان دور الوسيط التجارى والملاحى ما بين شمال إفريقيا وموانئ شرق وشمال البحر المتوسط.

وتبدو ملامح الصورة أكثر وضوحاً .. إذا ما عرفنا أن الإمتدادات والمساحات الأرضية إلى الشرق وإلى الغرب من الموقع الذى أختير ليشق فيه مجرى قناة السويس .. كانت مناقع وبرك وسياحات ملحية، وأهوار مائية متفاوتة الأعماق ما بين 20 سم فى أماكن، إلى 150 سم فى أماكن أخرى .. ولم يكن بها طريق أرضى سوى مجاز رملى ما بين ساحل البحر المتوسط وحواشى بحيرة المنزلة ... وكان ممتداً ما بين دمياط غرباً .. وبحيرة سربونيس (البردويل) شرقاً ... ماراً بموقع بورسعيد ... وكان عرضه يتردد ما بين 50 متراً إلى 150 متراً.

وكثيراً ما كانت مياه البحر فى أحوال المد تطغى عليه وتغمره .. ثم تنحسر عنه مع حركة الجزر.

إن السؤال الأمثل: ما هى المزايا والفوائد التى قدمتها قناة السويس للتجارة العالمية .. من الممكن أن يمنحنا فرصة للحديث عن طرق ومسالك التجارة فى عصور ما قبل افتتاح قناة السويس .. التى كانت أهمها الطرق الرئيسية الأربع التالية:

● الطريق الأول:



تابع قناة السويس حديث عن الوزن والأهمية

وهو طريق الصين / الهند / الخليج الفارسى .. كان طريقاً بحرياً من الصين والهند، حتى منطقة رأس الخليج الفارسى .. ثم تبدأ فروعه النهرية والبرية من ميناء البصرة إلى بغداد .. حيث يتفرع إلى فرعين يتجه الأول شمالاً إلى ديار بكر شمال شرقى مدينة حلب .. ويتجه الثانى غرباً إلى دمشق .. ومن عند دمشق كانت أفرعه إلى ساحل البحر المتوسط .. ثم جنوباً إلى مصر بحذاء الساحل إلى غزة .. ثم رفح عبر سيناء، إلى الفرما، ثم بلبيس، ثم الفسطاط (القاهرة) .. ويتجه فرع منه إلى الشمال الغربى صوب حلب .. ثم إلى آسيا الصغرى .. ليلتقى بالطرق القادمة من وسط آسيا براً .. ويتحد معها فى اتجاه القسطنطينية .... من عندها يواصل سيره إلى أوربا .

ومن عند الفسطاط كان يخرج طريق إلى الإسكندرية، ثم إلى برقة .. وليبيا .. وبلاد المغرب .. ومنها عند الفسطاط أيضاً كان يخرج طريق آخر إلى المغرب دون أن يمر بالإسكندرية .. ولكنه يلتقى بالطريق السابق الذى ينطلق من الإسكندرية إلى برقة.

• الطريق الثانى :

وكان طريقاً بحرياً ينطلق من الشرق الأقصى إلى البحر الأحمر .. وكان له فرعان بريان مكملان .. أحدهما يتجه شمالاً من عند قمة خليج السويس عبر سيناء إلى دمشق .. ثم موانئ ساحل البحر المتوسط .. ويتجه الآخر عبر الصحراء الشرقية المصرية إلى نهر النيل حتى القاهرة .. ومنها يمضى عبر نهر النيل شمالاً إلى الإسكندرية على البحر المتوسط ليواصل سيره إلى موانئ أوربا ..

• الطريق الثالث:

وكان طريقاً برياً، يبدأ من وسط آسيا ومن الهند .. عبر جبالها وممراتها إلى نهر الأتيل .. ليلتقى مع القوافل القادمة من الصين فيلتحمان ويسيرا معاً حتى بخارى ... حيث يتفرع إلى فرعين: الفرع الأول يتجه إلى بحر قزوين، ثم عبر نهر الفولجا إلى بلاد البلغار والفرع الثانى يمضى إلى البحر الأسود وموانئه .. ثم إلى القسطنطينية التى كانت معبراً إلى أوربا .. وكانت تخرج من هذا الطريق فروع جانبية إلى حلب وساحل البحر المتوسط غرباً .. وأخر إلى بغداد وديار بكر شرقاً .. والثالث كان طريقاً لا يطرق إلا قليلاً، ويعبر أرمينيا وآسيا الصغرى براً القسطنطينية..

• الطريق الرابع:

وكان طريقاً بحرياً من الصين إلى الهند التى يتحد عندها مع الطريق الأول إلى الخليج الفارسى .. والطريق الثانى إلى البحر الأحمر .. حيث كانت أساطيلها السفن تنتهى عند موانئ، رأس بناس .. أو القصير .. أو أبى شعر .. ومن هذه الموانئ تتجه التجارة عن طريق وديان صحراء مصر الشرقية إلى مدينة قفط على شاطئ النيل .. ثم تتخذ طريقها خلال النيل إلى القاهرة ثم الإسكندرية .. ثم أوربا .. أو تتجه السفن إلى ميناء القلزم (السويس) لتسير فى القناة النيلية عن طريق البحيرات المرة ووادى الطميلات .. تلك القناة التى اهتم بحفرها، وصيانتها فى العصور المختلفة الفراعنة ... ثم البطالسة ... والفرس ... والرومان ... ثم العرب ..

وكانت تخدم التجارة، على هذا الطريق عدة موانئ فى الصين والهند ... أبرزها كانتون، وزيتون، وكينساى بالصين .. أما فى الهند فعلى ساحل الملابار مدن جوجيرات وكمباى .. وديو .. وقاليقوط .. وچوا .. وكولون .. وشول .. وكانانور ... وسورات ... وقد سيطرت على هذا الطريق دولتان تجاريتان عظيمتان .. هما الصين فى الشرق .. ودولة سلاطين المماليك فى مصر والشام.

هذا التشتت والتفرق ما بين الأسواق وطرق التجارة البحرية .. كان يؤدى إلى ارتفاع أثمان البضائع .. وتعدد وكثرة المخاطر .. وجاءت قناة السويس لتقدم حلولاً لهذه المشكلات .. وتحل محلها وسائل جديدة أنضج .. وأرقى مستوى ..

وترجع أهمية قناة السويس الإقتصادية والتجارية والملاحية، إلى أنها استطاعت بفضل هذه المزايا، أن ترث وتحتل مكانة هذه الطرق الأربعة .. التى كانت تكون شبكة الطرق التجارية فيما قبل حفر قناة السويس ..

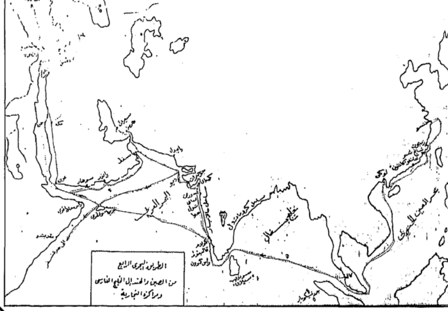
وتذكر روايات التاريخ، أن كلا من عمرو بن العاص .. والخليفة هارون الرشيد قد راودتهما فكرة ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط مباشرة .. إلا أنه .. فى كلتا الحالتين، لم تبرح هذه الأفكار حيز التصورات، إلى مجالات التنفيذ ..

ويذكر ابن خلدون أنه: (مازال الملوك فى الإسلام وقبله، يرومون شق ما بين البحرين إلا أن ذلك لم يتم..) .. وحينما أنتصف القرن التاسع عشر .. أمسك فرديناند ديلسبس القنصل العام لفرنسا فى مصر .. بهذه الفكرة/ الحلم .. التى روادت الكثيرين من قبله على مدار العصور .. ومن خلال موافقة الخديو سعيد .. قدر له أن يجعل منها حقيقة ملموسة .. فقد حصل على الفرمان الأول لحفر القناة من الوالى سعيد، حاكم مصر، عام 1854 ..

لقد ظهرت قيمة موقع مصر الممتاز، بين قارات إفريقيا، وآسيا، وأوربا، منذ عهد الإسكندر .. فى أواخر القرن الرابع قبل الميلاد .. حين اتصلت مناطق الحضارات المختلفة بعضها ببعض .. ونشأت فيما بينها العلاقات والمعاملات التجارية ..

وظلت مصر منذ ذلك العهد تحظى بهذه الأهمية العالمية الفريدة ... فلم تكن تقم بتصدير ما يفيض عن حاجتها من المحاصيل الزراعية، والإنتاج الصناعى .. وإستيراد ما تحتاج إليه .. بل كانت تقوم بدور الوسيط النشط بين الشرق والغرب، فكانت مخزناً للبضائع والسلع القادمة من الشرق ومن الغرب.

تصدر منتجات الأقطار الشرقية إلى الأقطار الغربية .. ومنتجات الأقطار الغربية إلى الأقطار الشرقية وهكذا كانت التجارة تقوم بدور هام فى بناء مصر الإقتصادى .. وتقوم مصر بدور هام فى التجارة الدولية .



منوعـات إنترناشــــيونال

إسلاميات:

يروى أن رجلاً جاء إلى الإمام أبى حنيفة ذات ليلة وقال له : يا إمام منذ مدة طويلة دفنت مالاً فى مكان ما ولكن نسيت هذا المكان فهل تساعدنى فى إيجاد حل؟ فقال له الإمام: ليس هذا من عمل الفقيه حتى أجد لك حلاً ثم فكر لحظة وقال له: إذهب فصل حتى يطلع الصبح فإنك ستذكر مكان المال إن شاء الله تعالى فذهب الرجل وأخذ يصلى وفجأة وبع وقت قصير وأثناء الصلاة تذكر المكان الذى دفن المال فيه فأسرع وذهب إليه وأحضره وفى الصباح جاء الرجل إلى الإمام أبى حنيفة وأخبره أنه عثر على المال وشكره ثم سأله: كيف عرفت إنى سأتذكر مكان المال؟ فقال الإمام لأنى علمت أن الشيطان لن يتركك تصلى وسيشغلك بتذكر المال عن صلاتك!!!

قالوا عن المرأة

تبكى المرأة قبل الزواج ويبكى الرجل بعده «برناردشو»

إذا أحبتك المرأة خافت عليك وإذا أحببتها خافت منك «الروائى الفرنسى بلزاك»

الحكيم هو الذى يسأل زوجته النصيحة ولا يعمل بها «الكاتب اليهودى دزرائيلى»

أعرف شخصيتك من شكل عينيك:

- يميل صاحب العيون الواسعة :

إلى العصبية والإندفاع وراء العاطفة

- العيون الضيقة :

تنم عن الذكاء والحدة والدقة مع قوة الملاحظة وتحكيم العقل

- العيون المستديرة :

تدل على سطحية التفكير ، الفضول، كثرة الحركة، حب الناس وطيبة القلب.

العيون الغائرة :

يهتم دائماً صاحبها بالبحث عن التفاصيل والتفحص والتدقيق وحب الحياة والتفاؤل

- صاحب العيون الجاحظة :

يميل إلى البعد عن التفاصيل، حب الظهور، الفصاحة، الميل للتشاؤم.

حكمة العدد :

« إذا سقط عدوك فلا تبتهج ولا تساعده على النهوض أيضاً» «برناردشو»

أصغر مشجع فى العالم « جنين فى بطن أمه »

حصل «جنين فى بطن أمه» على عضوية نادى الترجى ليصبح بذلك أصغر مشجع لكرة القدم فى تونس والعالم أجمع. وبالفعل تم إستخراج بطاقة عضوية للجنين ونشرت صورة للبطاقة تحمل صورة الأشعة للجنين مكان الصورة التى من المفترض أن تكون للشخص حامل العضوية وذلك قبل نحو ثلاثة أشهر من ولادته؛

دنيا المرأة نصائح لكل إمرأة

الخلطات السحرية لحل مشاكل شعرك

1 - الخلطة الأولى: لإطالة الشعر

رأس ثوم وقشريها بنفسك، مجموعة زيوت (زيت أملا + زيت جوز الهند + زيت زيتون + زيت لوز + زيت خروع + زيت جرجير + أى نوع آخر من الزيوت الموجودة عندك والمفيدة للشعر) ملعقة كبيرة أو إثنين من كل نوع (حسب طول شعرك)

الطريقة: قومى بخلط مجموعة الزيوت على النار ثم ضعى الثوم على الخليط بعد فرمة ناعماً جداً وبمجرد أن يأخذ سخونة الزيت إطفئى النار بسرعة ثم قومى بأخذ الخليط وضعيه على شعرك بالثوم ولفى شعرك بعد ذلك بالبونيه الخاص بالشعر أو بكيس وإتركيه على شعرك مدة ثمان ساعات وأغسليه جيداً بعد ذلك

- هذه الوصفة لا تقومى بها كل يوم بل يوم واحد فى الأسبوع لمدة ست أسابيع ولا تقومى بها فى أى يوم آخر غير الذى قمتى بتحديده لنفسك بمعنى أن تختارى يوم معين للقيام بهذا.
- إحذروا إستخدام السيشوار خلال هذه الفترة ولا تقلقى من تساقط الشعر الضعيف فى أول أسبوع من إستخدام هذه الخلطة

2 - الخلطة الثانية: لتغذية الشعر

كوب ماء ساخن . ثلاث ملاعق عسل

تخلط وتترك حتى تكون دافئة وبعد الإستحمام ضعيه على شعرك ولا تغسليه بالماء إتركيه على شعرك بعد كل إستحمام

الخلطة الثالثة: لمعالجة الشعر التالف والمصبوغ

مقدار من الزبادى مخلوط مع حلبة سعودى مطحونة يوضع لمدة 2 ساعة ويغسل تستخدم لمدة شهر ونصف أو حتى يستعيد للشعر عافيته

الخلطة الرابعة: لإعادة الصحة للشع -

ملعقة عسل / زيت زيتون

تخلط وتوضع على الشعر لمدة 2 ساعة أو أكثر ثم إغسلى شعرك كالعاده

الخلطة الخامسة: لتقصف الشعر

تفرك أطراف الشعر بقهوة مطبوخة بدون هيل

الخلطة السادسة: لمعالجة جفاف الشعر

إمزجى صفار بيضه مع قليل من زيت الخروع

إفركى شعرك ثم إغسلى بالماء الساخن المخلوط معه قليل من الليمون ثم بالماء البارد

الخلطة السابعة: لتكثير الشعر

يوضع على الشعر لمدة يوم كامل (أربع صفار بيض مخلوط مع ملعقتين خروع) إخلطى مع الحناء (زبادى + عسل + صفار بيضة + ملعقة من أى زيت)

الخلطة الثامنة: لشعر صحى ولامع

صفار بيضة / ملعقة خل تفاح / ملعقتين زيت زيتون)

(ضاعفى الكمية حسب شعرك) ضعيها على شعرك نصف ساعة أو أكثر ثم إغسليها

الخلطة التاسعة: لتقوية خصلات الشعر

ملعقتين خميرة فورية/ نصف كأس دافئ من زيت جوز الهند تخلط وتوضع على الشعر لمدة نصف ساعة ثم تغسل

أضف إلى معلوماتك:

- معلم الإسكندر المقدونى : أرسطو
- أبو بكر الصديق هو صاحب مقولة «أطلبوا الموت توهب لكم الحياة»
- مخترع التليغراف: ماركونى

الأبراج والحب:

الأبـراج والحـب: بـرج الأسـد والحب (21 يوليو : 22 أغسطس)

Leo

الحب عند مواليد الأسد هو المثال الأعلى والغاية العظمى التي من أجلها يعيشون غيور إلى أقصى درجات الغيرة يحلم دائما بالعثور على حب مثالى وأبدى ولذا فهو يصارع بكل ما أوتى من قوة وعزيمة فى سبيل من يهوى.

الرجل الأسد وموقفه من المرأة: الأسد المحب يقدر الحب تماماً فهو ينظر للحب على أنه قضية مصير. وهو يمثل الرجولة الكاملة بكل معانيها وفخور بنفسه، وعلى شريكة حياته أن تثق بأحلامه وآماله وأن يكون هو محور إهتمامها وينزعج إذا حاولت المرأة أن تستقل فكرياً أو إقتصادياً.

المرأة الأسد وموقفها من الرجل: قوة الشخصية فذة فى مواقفها وأرائها تكره التقاليد الموروثة تحب التعبير عن نفسها قولاً وفعلاً تكره أن تكون مأمورة مرؤسة تحب أن يكون رجلها قوى أوفى نفس قوتها شرط ألا يسيطر عليها كما أنها لا تحب الرجل التليدى وتضحى بكل شئ حتى آخر نقطة دم فى عروقها من أجل رجل أحبته

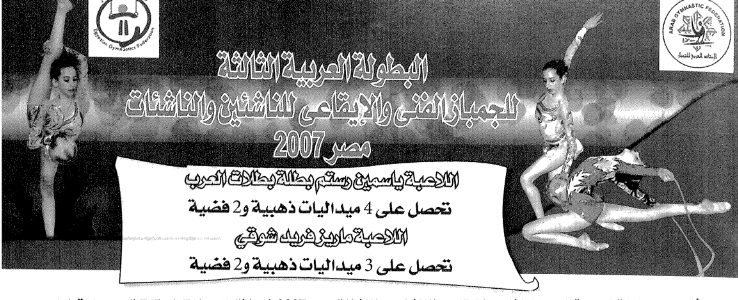
تسالى:

أكمل المربعات

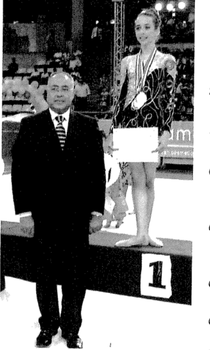
أكمل المربعات بالأرقام المناسبة .. كى يصح جمع الأعداد أفقياً وعموديا

			3	13		
			11	5		
64 =	14	7			9	1
72 =	2	10			15	8
			4	12		
			20	6		

الحل العدد اقادم



أقيمت البطولة العربية للجمباز الفنى والإيقاعى للناشئين والناشئات مصر 2007 فى الفترة من 7/1 إلى 7/5 تحت رعاية المهندس حسن صقر رئيس المجلس القومى للرياضة بالصالة المغطاه بأستاد القاهرة



الدكتور/ وجدى أبو المعاطى رئيس مجلس إدارة الإتحاد المصرى للجمباز يهنئ بطلة أبطال العرب اللاعبة ياسمين رستم (مصر)

وقد شرف البطولة من المجلس القومى للرياضة واللجنة الأوليمبية المصرية كل من:-

1 - الأستاذ/ إبراهيم عطايا رئيس الإدارة المركزية ووكيل أول الوزارة بالمجلس القومى للرياضة

2 - المستشار/ خالد زين سكرتير عام اللجنة الأوليمبية المصرية

ومن الإتحاد المصرى للجمباز

1 - الأستاذ الدكتور/ وجدى أبو المعاطى أمين صندوق اللجنة الأوليمبية المصرية ورئيس مجلس إدارة الإتحاد المصرى للجمباز

2 - الأستاذ الدكتور/ محمد العربى شمعون نائب رئيس مجلس ادارة الاتحاد المصرى للجمباز

3 - الأستاذ الدكتور/ سعيد عبد الرشيد أمين صندوق الاتحاد المصرى للجمباز

4 - اللواء/ نظمى نديم عضو مجلس ادارة الاتحاد المصرى للجمباز

5 - الأستاذة الدكتورة/ ليلى الشحات عضو مجلس إدارة الاتحاد المصرى للجمباز

6 - الأستاذة/ هالة سلامة عضو مجلس إدارة الاتحاد

7 - الدكتور/ عادل عبد البصير عضو مجلس إدارة الاتحاد المصرى للجمباز

اللاعبة ماريز فريد شوقي

8 - المهندس/ أدهم كامل ممدوح عضو مجلس إدارة الاتحاد المصرى للجمباز

9 - الأستاذة الدكتورة/ ماجدة إسماعيل رئيس اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعى

10 - الأستاذ/ أنسى مصطفى مدير عام الاتحاد

11 - الأستاذ/ خالد حسنى عضو مجلس ادارة منطقة القاهرة وعضو اللجنة الفنية رجال

ومن الإتحاد العربى

الأستاذ/ سيف أبو عدل رئيس الإتحاد العربى للجمباز

الدكتور/ أحمد توفيق الجنابى النائب الأول للرئيس

الأستاذ/ فيصل الزمنى النائب الثانى للرئيس

وأعضاء مجلس الاتحاد العربى

- عبد الرحمن الشترى
- محمد خليل علوش
- على زعتر
- محمد يوسف الطباع



اللاعبة ياسمين رستم

ورؤساء اللجان الفنية من الاتحاد العربي:

الأستاذة/ نهى عبد الوهاب رئيس اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعي بالاتحاد العربي

الأستاذة/ رباب الحارس رئيسة اللجنة الفنية (سيدات) بالإتحاد العربي

دكتور/ عبد الحميد مسعود رئيس اللجنة الفنية للجمباز الفني رجال

وقام بتنظيم إفتتاح وإختتام البطولة

– باولينا نيكولوفا المدربة البلغاريا

تحت أشراف الأستاذة الدكتورة/ ماجدة إسماعيل رئيس اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعي والأستاذة الدكتورة/ مني عبد العال مقرر اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعي اللتان ظهرت بصماتهما الواضحة في البطولة.

وقامت بالتحكيم كل من :-

– الأستاذة/ منال الشلقاني عضو اللجنة الفنية

– دكتورة/ فاتن البطل

– الأستاذة / سهام اورلفين

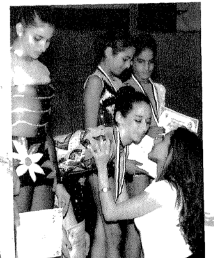
– الأستاذة / سارة

– الأستاذة/ ديانا فريد شوقي

– الأستاذة / نتاليا

– الدكتورة/ شيرين كرم

– محمد عدنان مكي



الأستاذة/ نهى عبد الوهاب رئيس اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعي بالاتحاد العربي تقلد اللاعبة ياسمين رستم الميدالية الذهبية

– الدكتورة/ هديات أحمد حسنين

– وأمين عام الاتحاد/ محمد سعد الاسيحم

وتكونت اللجنة الداخلية لتنظيم البطولة:

الأستاذ/ خالد الديب عضو لجنة المسابقات

– الأستاذ/ محمود حامد مدير فني نادي العادي

الأستاذ/ سعيد الطوخي مدير فني نادي مدينة نصر

– الأستاذ/ أشرف الشافعي مدرب منتخب مصر أنسات

الأستاذ/ عمرو عادل مسئول الاتحاد مالي

تحت أشراف رئيس وأعضاء مجلس ادارة الاتحاد المصري للجمباز وقد لاقت البطولة نجاحاً غير مسبق وظهرت فيها المجهودات الجبارة لرؤساء اللجان الفنية من الإتحاد العربي برئاسة الأستاذة نهى عبد الوهاب رئيس اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعي بالاتحاد العربي – ولا ننسى أيضاً الأستاذة رباب الحارس والدكتور عبد الحميد مسعود ويشهد الجميع بعدالة التحكيم.



فريق مصر

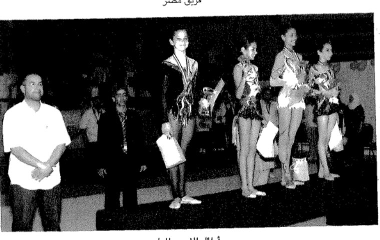
نتائج البطولة:

نتيجة الفردى العام:

المركز الأول: ماريز فريد شوقي (مصر)
المركز الثاني: ياسمين رستم (مصر)
المركز الثالث: جاسينت طارق (مصر)
المركز الرابع: لورين شاكر (سوريا)
المركز الخامس: فاطمة علي (سوريا)
المركز السادس: فريدة عيد (مصر)
المركز السابع: سارة بدوي (مصر)
المركز الثامن: كريستينا العاصي (سوريا)

أداة الطوق:

المركز الأول: ياسمين رستم (مصر)
المركز الثاني: ماريز فريد شوقي (مصر)
المركز الثالث: لورين شاكر (سوريا)
المركز الرابع: فاطمة علي (سوريا)
المركز الخامس: مادلين طملية (الأردن)
المركز السادس: فايزة الزروقي (الجزائر)
المركز السابع: لينا بتينة (الجزائر)
المركز الثامن: حوراء علي (الكويت)



أوائل الفردي العام

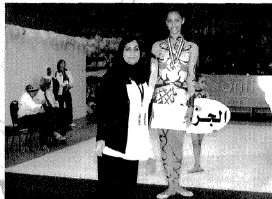



فريق سوريا

أداة الكرة:
المركز الأول: ياسمين رستم (مصر)
المركز الثاني: لورين شاكر (سوريا)
المركز الثالث: فاطمة على (سوريا)
المركز الرابع: ماريز فريد شوقى (مصر)
المركز الخامس: مادلين طملية (الأردن)
المركز السادس: لينا بتينة (الجزائر)
المركز السابع: فايزة الزروقى (الجزائر)

أداة الشريط:
المركز الأول: ياسمين رستم (مصر)
المركز الثاني: ماريز فريد شوقى (مصر)
المركز الثالث: مادلين طملية (الأردن)
المركز الرابع: لورين شاكر (سوريا)
المركز الخامس: فاطمة على (سوريا)
المركز السادس: لينا بتينة (الجزائر)
المركز السابع: فايزة الزروقى (الجزائر)

أداة الحبل:
المركز الأول: ماريز فريد شوقى (مصر)
المركز الثاني: ياسمين رستم (مصر)
المركز الثالث: فاطمة على (سوريا)
المركز الرابع: لورين شاكر (سوريا)
المركز الخامس: مادلين طملية (الأردن)
المركز السادس: نور باسم (الكويت)
المركز السابع : راضية الزروقي (الجزائر)
المركز الثامن : لينا بتينة (الجزائر)





اللاعبة مازير فريد شوقي


اللاعبات المشتركات في البطولة مع اللجان الفنية والمدربات وأعضاء الاتحاد المصري

زيارة إلى ميناء الإسكندرية





قام وفد من الجمعيه العربيه للملاحة بتنظيم زيارة لميناء الإسكندرية يوم السبت الموافق 16 يونيه 2007 لمشاهدة ما تم تنفيذه من تطوير وتحديث بالميناء وقد رافق الوفد من بداية الزيارة وحتى نهايتها سيادة اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة الميناء والقائد المنفذ لخطط التطوير ومتابعتها حيث إستعرض سيادته نشأة الميناء وتطوره وأهميته حتى أصبح ميناء مصر الأول حيث تداول 70% من تجارة مصر الخارجية من خلاله وإستهدف التطوير إعادة تخطيط الميناء بما يناسب والمستحدثات العالمية ونظام الإدارة الإلكترونية وبما يحقق سيولة الحركة وتقليل فترة مكوث السفينة وخفض تكلفة البضاعة لجذب المزيد من السفن والخطوط الملاحية



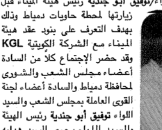
هيئة

ميناء دمياط — هيئة ميناء دمياط



قامت لجنة القوى العاملة بمجلس الشعب بزيارة ميناء دمياط وقد حرصت اللجنة على مقابلة السيد اللواء/توفيق أبو جندية رئيس هيئة الميناء قبل زيارتها لمحطة حاويات دمياط وذلك بهدف التعرف على بنود عقد هيئة الميناء مع الشركة الكويتية **KGL** وقد حضر الإجتماع كلاً من السادة أعضاء مجلس الشعب والشورى لمحافظة دمياط والسادة أعضاء لجنة القوى العاملة بمجلس الشعب والسيد اللواء **توفيق أبو جندية** رئيس الهيئة والسيد اللواء بحرى السيد **هدايه** نائب رئيس هيئة الميناء.



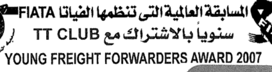


هذا وقد قام السيد رئيس الهيئة بعرض قدم فيه أهم ما يمتاز به ميناء دمياط من تخطيط يجعله الأكثر تميزاً بين الموانئ من حيث سهولة الحركة وسرعة الإنجاز.

كما أن الميناء يحتوى على أكبر وحدة لتسييل الغاز الطبيعى وصرح على جانب آخر أن ميناء دمياط قد أصبح من الموانى النظيفة بعد أن تخلص إلى حد كبير من عملية تداول الكلينكر داخل الميناء.

وأكد اللواء توفيق أبو جندية أن الميناء قد حقق نجاحاً كبيراً عام **2006/2005** وذلك بفضل ميكنة الميناء حيث أن الميناء يتميز يربط كافة الجهات العاملة بداخله جمارك– شرطة – رقابة على الصادرات – هيئة الميناء – بدائرة إلكترونية واحدة.

وقد توجه السيد اللواء فى نهاية الإجتماع بالشكر للسادة أعضاء اللجنة على حرصهم الدائم على مصلحة ميناء دمياط مؤكداً أن الميناء له أهدافه تعمل أدارته على تحقيقها كما تعمل مراعاة النواحى الإجتماعية والإنسانية لموظفى وعمال الهيئة وقد قدم السيد اللواء توفيق أبو جندية هدية تذكارية للسيد عبد المنعم نجيب وكيل اللجنة تعبيراً عن تقديراً عن شكر ميناء دمياط لجهوده



المسابقة العالمية التى تنظمها الفياتا FIATA سنوياً بالاشتراك مع TT CLUB

YOUNG FREIGHT FORWARDERS AWARD 2007

استطاع مرشح شعبة خدمات النقل الدولى ومصر السيد خالد فوزى عن شركة ترايمار للشحن بالفوز بالمركز الأول بالمسابقة العالمية Young Freight Forwarders Award 2007 على مستوى منطقة شمال أفريقيا والشرق الأوسط RAME بعد اجتيازه بتفوق ملحوظ جميع الاختبارات التى تمت على مدى الشهور السابقة وقد وجهت الفياتا الدعوة لزميل الفائزة أستاذ خالد فوزى لحضور مؤتمر الفياتا السنوى المزمع عقده بدبى فى شهر أكتوبر المقبل وذلك للإحتفال به على هامش فعاليات المؤتمر.

ومما يسعد شعبة خدمات النقل الدولى ويزيدها فخراً بأنها ليست المرة الأولى التى تفوز بها مصر ولكن يعد هذا الثانى لشعبة وكانت الأستاذة داليا مصطفى عن شركة عفيفى للشحن الدولى قد فازت بذات المسابقة عام 2005.

ويتقدم رئيس وأعضاء مجلس إدارة الشعبة بتوجيه أجمل التهانى القلبية للأستاذ خالد فوزى مدير عام شركة ترايمار للشحن للفوز بهذه الجائزة.

وخالص الشكر لأعضاء لجنة المسابقة الذين قاموا بترشيح الأستاذ خالد فوزى لهذه المسابقة مع التنميات بحظ طيب لباقى المتسابقين بمستقبل باهر للنهوض بصناعة النقل الدولى .

رئيس لجنة مسابقة
Young Freight Forwarders Award 2007
مهندس / مدحت حاتم القاضي

تهنئة من الأعماق



الخبير البحرى خيرى الخولى والعائلة يهنئون نجلهم رامي بنجاحه وحصولة على درجة الماچستير فى القانون البحرى من جامعة متروبوليتان بإنجلترا.
بابا – ماما – أحمد – مى – منال – أحمد رجب – شيرين – مروان.

ألف مبروك النجاح





الآنسة روفان صابر الغنام
كريمة الأستاذ الدكتور / صابر حسن الغنام
إستشارى قطاع النقل البحرى
أستاذ المحاسبة الملاحية والموانئ
بكلية التجارة ببورسعيد
ألف مبروك النجاح والتفوق فى الثانوية العامة بنسبة 99.6% الثالثة على محافظة بورسعيد

عيد ميلاد سعيد

عمر أحمد عبد الله فهيم
حفيد الأستاذ عبد الله فهيم
بمناسبة عيد ميلاده السادس